

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

13 JUILLET 2026

PROJET DE DÉCRET

**modifiant le décret du 21 décembre 1989
relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne ***

RAPPORT

présenté au nom de la Commission de l'aménagement du territoire,
de la mobilité et des pouvoirs locaux

par

MM. J.-P. Bastin et Lefèbvre

SOMMAIRE

I.	Résumé.....	3
II.	Procédure.....	3
III.	Exposé de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.....	3
IV.	Discussion générale.....	5
V.	Examen et vote des articles	15
VI.	Vote sur l'ensemble	20
VII.	Rapport.....	20
VIII.	Texte adopté par la Commission.....	21
IX.	Annexe	33

Pour compléter son information, le lecteur peut consulter le compte rendu intégral qui fait foi quant au contenu des interventions ainsi que les enregistrements audiovisuels de la réunion qui sont découpés en podcasts. Ils sont consultables via le lien suivant : <https://parlwal.be/4hKaRN3>.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux a examiné le projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (Doc. 623 (2025-2026) N° 1).

I. RÉSUMÉ

Le présent projet de décret vise principalement à recentrer celui-ci sur l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) ainsi qu'à instaurer une nouvelle répartition des rôles et responsabilités entre le Gouvernement, l'Administration et l'OTW, en renforçant l'autonomie et la flexibilité de ce dernier dans un objectif d'efficacité.

Cette autonomie accrue concerne en particulier la fixation des tarifs et la définition de l'offre.

Le projet de décret vise également à mettre à jour le cadre légal concernant la fraude et les comportements inciviques sur le réseau LeTEC, leur constatation et sanction, pour le rendre plus efficient et davantage cohérent avec celui des autres opérateurs de transport belges.

Par 6 voix contre 4, votre Commission recommande l'adoption du projet de décret tel qu'amendé par l'assemblée.

II. PROCÉDURE

En date du 2 juillet 2026, le Gouvernement wallon a déposé le projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (Doc. 623 (2025-2026) N° 1).

Il a été envoyé en Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux le 3 juillet 2026.

La Commission s'est réunie le 13 juillet 2026.

Le même jour, la Commission a décidé de ne pas procéder à l'audition de l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW), de l'Autorité organisatrice du transport (AOT) ainsi que de l'administrateur

général et du président du conseil d'administration de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW).

Des amendements (Doc. 623 (2025-2026) N° 2 à 4) ont été déposés.

Ont participé aux travaux : M. J.-P. Bastin (Rapporteur), Mme Cassart-Mailleux, MM. Chintinne, Crampon, Daye (Président), Dewez, Mmes Fafchamps (Art. 47.3), Hanus, MM. Lefèbvre (Rapporteur), Mugemangango.

Ont assisté aux travaux : MM. Janssen, Hazée, Soupart (Art. 47.3).

M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.

III. EXPOSÉ DE M. DESQUESNES, MINISTRE DU TERRITOIRE, DES INFRASTRUCTURES, DE LA MOBILITÉ ET DES POUVOIRS LOCAUX

M. le Ministre rappelle que la compétence en matière de transport public a été régionalisée en 1988. Il expose qu'il existait alors la Société nationale des chemins de fer vicinaux, devenue un peu plus tard la Société régionale wallonne du transport public de per-

sonnes (SRWT), laquelle chapeautait cinq sociétés distinctes, à savoir le TEC Brabant wallon, le TEC Charleroi, le TEC Hainaut, le TEC Liège-Verviers et le TEC Namur-Luxembourg. Il signale qu'un cadre européen ouvrant la voie à une possible libéralisation du transport public a été fixé en 2007. Il ajoute que le décret

du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne a été modifié en 2012 afin de confier le marché du transport public par route à un opérateur unique, la SRWT. Il précise qu'une étape supplémentaire a été franchie en 2018 avec la fusion des cinq entreprises TEC et de la SRWT, dont est issu l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW). Il ajoute que deux outils complémentaires ont été mis en place à cette occasion, à savoir l'Autorité organisatrice du transport (AOT), chargée de contrebalancer la situation de monopole de droit de l'entreprise publique, et les organes de consultation de bassin de mobilité (OCBM), destinés à assurer la transition avec les anciens conseils d'administration des cinq TEC auxquels les communes étaient associées.

L'orateur assigne trois objectifs au texte en projet. Il indique que le premier consiste à recentrer le décret du 21 décembre 1989 sur l'OTW. Il précise que le deuxième vise à restituer à l'opérateur une autonomie que le mécanisme actuel a bridée par une complexité et une rigidité excessives en accordant à l'AOT des pouvoirs très larges sur l'organisation de l'offre. Il ajoute que cela suppose de fixer des balises à cette autonomie et de clarifier les rôles respectifs du Gouvernement et de l'AOT. Il signale enfin que le troisième objectif est de renforcer les mécanismes de lutte contre la fraude et les comportements inciviques, le cadre actuel lui paraissant ancien et lacunaire en la matière.

Sur le premier objectif, il relève que les OCBM constituent l'ersatz des anciens conseils d'administration des TEC mais que leur fonctionnement est aujourd'hui complexe et mal compris. Il indique avoir participé à l'OCBM du TEC Liège-Verviers, qui couvre l'ensemble de la province, et avoir constaté qu'il s'agit d'une assemblée trop large, où le débat se dilue et où la mobilité n'est abordée qu'à travers le seul prisme du transport public régional, alors qu'un bassin de mobilité recouvre d'autres services. Il souhaite que ces concertations structurelles avec les pouvoirs locaux basculent, à terme, vers le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité, dont il compte proposer une révision au Gouvernement afin d'organiser cette concertation à l'échelle de bassins de mobilité correspondant à des bassins de vie réels, ce qui n'est pas toujours le cas aujourd'hui en raison du découpage hérité des anciens TEC.

L'orateur ajoute que le texte en projet introduit néanmoins l'obligation, dans le cadre du contrat de service public (CSP), de consulter non seulement les communes mais aussi les associations. Il cite à cet égard l'audition, en début d'année, du Collectif pour la mobilité du bassin liégeois (CoMBaLi), qui fédère les comités de quartier, les hautes écoles et les universités de la métropole liégeoise. Il précise que cette préoccupation est reprise à la fois dans la définition décrétalement du CSP et dans l'article 30 de celui-ci, qui détaille les modalités d'association des parties prenantes. Il résume que le décret du 21 décembre 1989 et le CSP révisés visent à instaurer un dialogue continu de l'OTW avec les parties prenantes, dans une logique d'amélioration du service. Il juge que cela fait partie de la responsabilité sociétale de l'opérateur. Il ajoute que le décret du 1^{er} avril 2004, une fois modifié, devra porter sur l'approche globale et concertée de la mobilité par bassins,

incluant notamment le transport à la demande, les centrales locales de mobilité et les lignes de covoiturage.

S'agissant du deuxième objectif, l'orateur distingue trois acteurs. Il présente le Gouvernement comme l'autorité stratégique, qui fixe les règles avec le Parlement, négocie le CSP et identifie les priorités de la transformation de la mobilité collective. Il attribue à l'AOT, logée au sein de la Direction générale Mobilité et Infrastructures du Service public de Wallonie (SPW), la double fonction de régulateur et de facilitateur. Il juge que cette seconde dimension doit être renforcée et que l'AOT ne peut se réduire au rôle de simple gendarme. Il inscrit cette évolution dans la vision Fluidité, accessibilité, santé-sécurité et transfert modal (FAST), portée par les Gouvernements successifs depuis trois législatures et dont la mise à jour doit prochainement fixer des caps aux horizons 2040 et 2050. Il présente enfin l'OTW comme l'acteur clé de la mobilité collective, auquel il revient d'organiser l'offre avec une réelle autonomie opérationnelle, encadrée par le décret, le CSP et des règles internes de fonctionnement actuellement en discussion avec les organisations syndicales.

Il détaille ensuite l'évolution du rôle de chacun. Pour le Gouvernement, il indique que le décret actuel prévoit des sanctions en cas de non-respect des obligations de service public, alors que le texte en projet privilégie des mécanismes d'ajustement. Il justifie ce choix en observant qu'une sanction consistant à réduire les moyens de l'OTW n'aurait pas de sens si l'objectif est précisément d'obtenir de meilleurs résultats. Il signale également que le volet répressif, aujourd'hui fondé sur le seul arrêté royal de 1976 relatif à la police des transports de personnes, est élargi à l'ensemble des comportements de nature à entraver le bon fonctionnement du service, et non plus aux seuls faits commis à bord des véhicules. Il cite à titre d'exemple le stationnement gênant, le non-respect de la priorité accordée au bus ou l'attitude agressive envers un conducteur.

Concernant l'AOT, l'orateur explique qu'elle demeure gardienne du CSP, chargée de définir l'offre que l'OTW doit appliquer, d'assurer la concertation avec les parties prenantes et de contrôler l'atteinte des objectifs du contrat. Il juge toutefois le dispositif actuel peu agile et mal adapté aux attentes du terrain, et renvoie à cet égard aux échanges avec CoMBaLi. Il illustre ce constat en rappelant que l'AOT avait fixé des périodes d'évaluation de l'offre de deux, trois et quatre ans, ce qui ne répondait pas aux besoins immédiats des usagers. Il précise avoir demandé à l'OTW d'agir plus rapidement, ce qui a été fait à intervalles réguliers depuis la rentrée de septembre. Il indique que le texte en projet confie désormais à l'AOT le soin de proposer la méthodologie de définition des liaisons structurantes et de la hiérarchisation du réseau, en lien avec les mobipôles, établissant ainsi un lien entre mobilité et aménagement du territoire. Il ajoute que l'AOT ne définira plus elle-même l'adaptation du réseau, mais rendra un avis sur les changements proposés, cette responsabilité revenant désormais à l'OTW, dans le respect du CSP et de ses annexes. Il présente enfin l'AOT comme la première ambassadrice du transport public au sein du SPW MI et souligne son rôle de facilitatrice pour l'intégration des besoins du transport collectif dans les chantiers menés par cette administration,

par exemple les carrefours à priorité bus, les bandes d'insertion ou les bandes réservées.

Pour l'OTW, l'intervenant indique que l'opérateur, qui ne fait aujourd'hui que proposer au Gouvernement les structures tarifaires, le plan de transport et la stratégie marketing définis par l'AOT. Il deviendra celui qui établit et met en oeuvre le plan de transport, tout en concertant régulièrement les parties prenantes locales et en définissant lui-même sa politique commerciale et ses structures tarifaires. Il précise que le programme pluriannuel d'investissements demeure, comme auparavant, de la compétence de l'OTW et qu'une mission nouvelle lui est confiée, à savoir la gestion des infrastructures telles que les gares de bus ou de métro.

Il précise que l'autonomie ainsi rendue à l'OTW en matière de politique commerciale et de grille tarifaire reste encadrée pour trois catégories d'usagers. Il indique que la première regroupe les bénéficiaires d'une gratuité complète, non prévue jusqu'ici dans le dispositif légal. Il précise qu'il s'agit des enfants de moins de 12 ans, les anciens combattants, les personnes malvoyantes et leurs accompagnateurs, ainsi que les travailleurs de l'OTW et leur famille. Il fait observer, à l'inverse, que les catégories non reprises dans cette liste perdront le bénéfice de la gratuité, citant notamment les parlementaires, les journalistes et les communes, qui disposaient jusqu'ici de libres parcours. Il qualifie ces avantages d'héritages du passé non justifiés. Il expose que la deuxième catégorie ouvre droit à une réduction généralisée, et qu'elle comporte trois sous-catégories dotées chacune d'une grille tarifaire adaptée. Il s'agit des personnes en situation de précarité, des jeunes, des étudiants, et des familles nombreuses. Il précise enfin que la troisième catégorie regroupe des réductions sous conditions, notamment de période d'accès, applicables par exemple aux mouvements de jeunesse et aux personnes âgées, sur le modèle de la tarification pratiquée par la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB).

Sur le troisième objectif, l'orateur indique que la description des faits infractionnels, leur surveillance, leur constatation et leur sanction sont élargies. Il signale que le recours à des caméras de surveillance fixes ou fixes temporaires est prévu pour les missions d'inspection et de contrôle, à l'exclusion des caméras portatives de type *dashcam*, qui ne sont pas retenues dans le texte en projet. Il ajoute que les finalités de traitement des données seront définies de façon exhaustive afin d'assurer la pleine conformité du dispositif au Règlement général sur la protection des données (RGPD), et que les délégations données au Gouvernement seront strictement encadrées et ne pourront faire l'objet d'aucune subdélégation. Il précise que l'établissement des infractions portant préjudice aux usagers, ainsi que les sanctions applicables et leurs modalités de mise en oeuvre, resteront de la compétence du Gouvernement, comme c'est déjà le cas par la voie d'arrêtés d'exécution. Il signale enfin qu'un régime spécifique sera prévu pour les mineurs, inspiré des pratiques de la SNCB et de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB), avec des amendes réduites et la possibilité de leur substituer une prestation d'intérêt général ou une médiation, et ce dans le respect des garanties procédurales prévues par la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse, à la prise en charge des mineurs ayant commis un fait qualifié infraction et à la réparation du dommage causé par ce fait. Il indique que le montant des amendes, leurs modalités et les catégories concernées relèveront également d'une délégation gouvernementale strictement encadrée.

Il conclut en indiquant que la modification décréte en projet s'accompagne d'un avenant au CSP récemment validé par le Gouvernement et le conseil d'administration de l'OTW. Il fait part de sa volonté d'aligner rapidement les deux textes afin de gagner en efficacité, en clarté et en responsabilité. Il estime que le texte en projet, issu d'un travail associant notamment l'AOT et les services de l'OTW, constitue un ensemble juridique cohérent et moderne, adapté aux évolutions récentes en matière de sanctions administratives, d'usage des caméras et de protection des données.

IV. DISCUSSION GÉNÉRALE

1. Questions et observations des membres

M. Crampont soulève un point de méthode qui pose, à ses yeux, un problème démocratique. Il conteste que le texte en projet puisse être qualifié de simplement technique, dès lors qu'il modifie en profondeur l'équilibre du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne. Il relève ainsi qu'il renforce l'autonomie de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) en matière de plan de transport, de politique tarifaire, d'investissements, de sous-traitance ou de concertation locale, et qu'il supprime les bassins de mobilité ainsi que les organes de consultation de bassin de mobilité (OCBM).

Il souligne que ces modifications ont un impact direct sur les communes, qui sont concernées par l'organisation concrète de l'offre sur leur territoire, notamment au niveau de la modification ou de la suppression de lignes. Il fait observer que, lorsqu'une ligne est modifiée ou supprimée, ce sont les communes qui reçoivent les citoyens, que ce sont les bourgmestres et les élus locaux.

L'orateur rappelle que le pôle Mobilité du Conseil économique, social et environnemental (CESE) de Wallonie souligne que la suppression des organes de concertation existants risque d'affaiblir la qualité de la consultation, que les communes doivent être associées

de manière systématique aux modifications du plan de transport et qu'elles sont les mieux placées pour appréhender les réalités de terrain.

Dans ce contexte, il déclare ne pas comprendre que l'avis de l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) ne soit pas joint au dossier. Il estime que, de deux choses l'une, soit cet avis existe et il doit être communiqué aux parlementaires avant qu'ils prennent position, soit il n'existe pas et un projet de décret ayant un impact réel sur les communes est examiné sans l'avis de leur représentant institutionnel. Il juge ces deux hypothèses inacceptables. Il considère que l'on ne peut pas supprimer les outils de concertation locale, modifier l'équilibre entre l'OTW, l'administration, le Gouvernement et les pouvoirs locaux, et demander au Parlement de voter sans disposer de l'éclairage de l'UVCW. Il demande dès lors que cet avis soit transmis au Parlement ou, à défaut, que l'UVCW soit formellement consultée et que son avis soit intégré au dossier parlementaire. Il précise qu'il ne s'agit pas d'une demande dilatoire mais d'une exigence minimale de bonne gouvernance.

M. Lefebvre estime que le texte en projet ne poursuit qu'un seul objectif, celui de protéger et de déresponsabiliser M. le Ministre. Il juge que ce dernier n'assume pas les conséquences de ses choix budgétaires et que, sous prétexte d'autonomie accrue, s'opère une dilution des responsabilités. Il considère que, derrière le vocabulaire de l'« autonomie », de la « souplesse » et de l'« efficience », se cache un changement profond de philosophie, le texte en projet retirant une série de choix essentiels du champ politique direct pour les transférer vers l'OTW et, partant, vers son conseil d'administration.

L'orateur fait savoir que le Groupe PS ne peut soutenir un tel choix, qui soustrait une politique fondamentale au contrôle démocratique du Parlement. Il rappelle que le transport public n'est pas une entreprise comme une autre et que l'OTW ne vend pas un produit sur un marché mais rend un service public, qui constitue souvent la seule solution de mobilité pour celles et ceux qui n'ont pas de voiture ou qui vivent dans des communes rurales déjà peu desservies.

Il relève que le texte en projet prévoit que l'OTW fixe d'avantage lui-même les tarifs, qu'il établisse son plan de transport, qu'il définisse son programme d'investissement en infrastructures sans approbation du Gouvernement et qu'il rédige les cahiers des charges des marchés de sous-traitance. Il conteste que ces matières soient techniques et y voit des choix politiques, aux conséquences directes sur les usagers, les travailleurs, les communes et le territoire. Dans ces conditions, il s'interroge sur l'utilité même d'un Ministre des Transports et dénonce une déresponsabilisation politique. Il fait observer que, si le Gouvernement conserve la main sur le contrat de service public (CSP), beaucoup de décisions concrètes se prendront désormais au sein d'un conseil d'administration, loin du débat parlementaire, du regard des citoyens et des communes. Il y voit le contraire de la transparence et exprime l'opposition du Groupe PS à un transport public piloté à huis clos, au profit d'un transport public assumé politiquement par un Ministre contrôlé démo-

cratiquement par le Parlement et discuté avec les territoires.

Abordant la concertation, le commissaire juge indispensable de disposer de l'avis de l'UVCW. Il note que le texte en projet supprime les bassins de mobilité et les OCBM. Il déplore que ces outils, qu'il reconnaît perfectibles, soient supprimés plutôt que renforcés, alors qu'ils constituent à ses yeux le principal apport du décret du 29 mars 2018 réformant la gouvernance au sein de la Société régionale wallonne du transport et modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne. Il juge flou, faible et non garanti le dispositif de remplacement, qui repose sur des concertations organisées directement par l'OTW sur certains projets et sur des concertations plus générales éventuellement initiées par l'administration. Il soutient que les communes ne peuvent être consultées lorsque l'OTW le juge utile mais doivent être associées structurellement, dès lors qu'elles connaissent leur territoire et savent où se trouvent les écoles, les maisons de repos, les hôpitaux, les quartiers mal desservis, les zonings et les villages isolés, de même que les arrêts dangereux et les horaires inadaptés. Il rappelle que ce sont les bourgmestres, les échevins et les conseillers communaux qui reçoivent les habitants et qui doivent expliquer, répondre et parfois réparer les conséquences de décisions auxquelles ils n'ont pas été réellement associés. Il juge également contradictoire de demander aux communes d'être des partenaires de la mobilité tout en supprimant les lieux où elles peuvent faire entendre leur voix, et relaie la position du CESE Wallonie selon laquelle la suppression des organes de concertation existants risque d'affaiblir la qualité de la consultation.

Pour ce qui concerne la lutte contre la fraude et les incivilités, il juge nécessaire de protéger les chauffeurs, les contrôleurs, les agents et les usagers, et considère comme inacceptables les agressions, les insultes, les comportements dangereux et les incivilités graves. Il admet que la modernisation du cadre, l'actualisation des infractions, l'accélération des procédures et le recours à la médiation ou aux prestations citoyennes puissent avoir du sens. Il invite néanmoins à garder la tête froide, la lutte contre la fraude ayant parfois été présentée comme un levier budgétaire susceptible de régler une partie des difficultés financières de l'opérateur. Il souhaite dès lors connaître le rendement attendu ainsi que le coût de la mise en oeuvre, en ce compris les coûts informatiques, de personnel et de recouvrement. Il conteste l'affirmation selon laquelle la lutte contre la fraude puisse financer le transport public wallon et estime que le véritable enjeu budgétaire réside dans le financement structurel du service public, à savoir l'offre, les investissements, les conditions de travail et la qualité du réseau.

L'intervenant rappelle en outre que le Conseil d'État a formulé des remarques importantes portant notamment sur les garanties offertes aux mineurs. Il estime qu'il ne s'agit pas de détails de juriste mais de garanties fondamentales, et souligne que l'attribution de nouveaux pouvoirs de contrôle et de sanction impose la protection des droits. Il juge nécessaire que le texte en projet soit clair, équilibré et proportionné.

Il considère enfin que le troisième objectif de la réforme à l'examen ne constitue pas une actualisation du décret du 21 décembre 1989, mais un « enterrement de première catégorie » de l'héritage du prédécesseur de M. le Ministre. Il rappelle qu'à l'époque, les objectifs poursuivis étaient : une gouvernance plus claire, une meilleure coordination, une autorité organisatrice forte et une concertation structurée avaient alors été annoncées. Il note donc que le texte en projet reconnaît en creux que cela n'a pas fonctionné comme prévu. Il signale que le Groupe PS avait déjà indiqué à l'époque que le problème n'était pas seulement administratif, mais qu'il portait sur la question de savoir qui décide, qui contrôle, qui assume, qui écoute les communes et les usagers et qui garantit le caractère de service public du transport public wallon.

Pour conclure, il fait savoir que le Groupe PS souhaite un transport public fort, public et accessible, desservant les villes comme les villages, à l'écoute des communes, des usagers et des travailleurs, luttant contre la fraude sans sacrifier les garanties fondamentales, et efficace sans être gouverné à distance du débat démocratique. Il juge que le texte en projet, s'il contient quelques éléments utiles, est vicié dans son contenu, dès lors que M. le Ministre se déchargera demain des décisions impopulaires, que les tarifs augmenteront sans contrôle démocratique, que les communes n'auront plus qu'un rôle marginal dans les consultations et que les travailleurs et les usagers en sont les grands oubliés. Il refuse que l'autonomie de l'OTW devienne l'alibi d'un recul démocratique et rappelle que l'opérateur, financé par l'argent public, doit rester pleinement contrôlé par le politique, par le Parlement, par les territoires et par les citoyens.

M. Hazée relève d'emblée que le texte en projet modifie fondamentalement le rôle des différents acteurs et la distribution des compétences ministérielles, au point que le président du comité de direction, l'administrateur général de l'OTW et le président du conseil d'administration deviendront selon lui les véritables ministres en charge de la Mobilité. Il pointe des changements majeurs, dont la disparition des OCBM au profit d'un avenir qui n'est ni écrit ni clarifié.

Il juge invraisemblable que l'UVCW n'ait pas été sollicitée en sa qualité de représentante des pouvoirs locaux, dès lors qu'un texte a un impact important sur ceux-ci. Il y voit une dérive.

En outre, l'orateur demande que la Commission auditionne l'administrateur général et le président du conseil d'administration de l'OTW, qui disposeront de pouvoirs très importants à l'avenir, ainsi que l'Autorité organisatrice du transport (AOT) et l'UVCW. Il fait par ailleurs savoir que l'avis de l'UVCW existe, qu'il a pu en prendre connaissance et le travailler. Il s'étonne que M. le Ministre n'en ait pas fait état. Il estime légitime que le public et l'ensemble des parties prenantes puissent également en prendre connaissance, d'autant que cet avis formule de sérieuses observations. Il demande dès lors, à tout le moins, que cette pièce soit jointe aux travaux de la Commission et communiquée aux commissaires qui ne l'auraient pas reçue (annexe).

L'intervenant situe ensuite le texte en projet dans un contexte d'économies imposées à l'opérateur, et dans la perspective certaine d'augmentations tarifaires dans les

mois à venir. Pourtant, il juge que l'actualité montre toute l'importance de la politique des transports en commun, notamment dans la lutte contre le dérèglement climatique.

Il juge que la démarche du Gouvernement pose question car, au-delà de choix que le Groupe Ecolo conteste, elle apparaît non aboutie sur plusieurs enjeux et précipitée. Il rappelle que certains articles du texte en projet figuraient déjà dans l'avant-projet de décret-programme examiné quelques mois plus tôt et que le Gouvernement envisageait alors de modifier la définition des bassins de mobilité, non de les supprimer. Il constate qu'aujourd'hui ces bassins sont supprimés et renvoyés à une possible modification du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité, et ce sans ordonnancement des travaux permettant d'avoir une vue sur ce qui va suivre.

Plus largement, il note que le texte en projet détricote plusieurs dispositions du décret du 29 mars 2018 sans bilan circonstancié permettant de comprendre le fondement des choix du Gouvernement et sans qu'aucune analyse soit produite pour expliquer en quoi le Gouvernement de l'époque se serait trompé. Il juge que les modifications proposées reposent sur des souhaits ministériels, sans évaluation de ce qui a bien ou moins bien fonctionné, et que certains dispositifs sont supprimés alors qu'ils étaient perfectibles. Il juge que la suppression n'est pas nécessairement le remède requis.

L'orateur organise ensuite son intervention autour de quatre axes.

Le premier a trait à la déresponsabilisation du Gouvernement et au renvoi vers l'OTW de choix qui relèvent intimement de la responsabilité politique. Il admet que la question de savoir si les marchés publics de sous-traitance doivent recevoir l'adhésion du Gouvernement ou relever du conseil d'administration présente un caractère technique sur lequel le débat est moins vif. Il estime en revanche que la fixation des tarifs, la définition de l'offre et le programme d'investissements en infrastructures constituent le cœur de la responsabilité politique. Il qualifie à cet égard le texte en projet de « décret Ponce Pilate », dès lors que, demain, des lignes et des services seront supprimés ou les tarifs augmentés, sans que le Gouvernement en assume la responsabilité. Il ajoute que, dans un contexte d'état budgétaire, le Gouvernement fixe les paramètres et laisse à d'autres le soin de prendre les décisions qui en découlent. Il juge cette situation d'autant plus problématique qu'il n'existe quasiment pas de balises, et relève que le pôle Mobilité du CESE Wallonie, dont il souligne qu'il s'exprime dans son ensemble et non par la voie d'une note de minorité, craint que l'autonomie accordée à l'OTW se fasse au détriment des usagers et, en conséquence, préconise l'intégration de garde-fous.

En matière de tarifs, il relève que le texte en projet prévoit que l'OTW peut appliquer des régimes de gratuité ou de réduction et que le contrat ou, à défaut, l'OTW précise les catégories d'usagers, les modalités et les conditions de ces régimes. Il en conclut à l'absence de balises et observe que les trois régimes prévus, à savoir la gratuité, les réductions généralisées et les tarifs préférentiels sous conditions, relèvent tous de cette faculté. Il en déduit que même les mesures annoncées par M. le Ministre pourraient ne pas se réaliser,

l'OTW décidant, à la lecture du texte, du maintien ou non de la gratuité pour les enfants de 0 à 12 ans, sans pouvoir aller au-delà de ce qui est écrit, mais en pouvant faire moins large. Il rappelle que le pôle Mobilité du CESE Wallonie juge impératif que les réductions tarifaires et les catégories d'usagers associées soient définies dans le CSP et demande la suppression de la mention « ou, à défaut, l'OTW ». Il estime qu'en l'état, le contrat transfère aux organes de l'OTW une autonomie que le décret ne lui a pas encore donnée.

Il note par ailleurs que l'avis de l'Inspection des Finances, sur la structure tarifaire, renvoie à un avis antérieur relatif à l'avenant au CSP, dont elle soulignait le caractère succinct au regard des exigences décrétales. Il souhaiterait dès lors recevoir cet avis antérieur afin de comprendre la portée de ce renvoi.

En matière d'offre, l'intervenant estime que les principes sur base desquels l'OTW pourra la faire évoluer demeurent flous. Il précise ne pas soutenir que l'offre ne doive pas évoluer et rappelle que des évolutions sont d'ailleurs intervenues à travers les processus de redéploiement prévus par le décret du 29 mars 2018 et engagés sous la législature 2019-2024. Il relaie la position de l'UVCW selon laquelle M. le Ministre et l'AOT ne disposeront plus de moyens d'action sur l'offre en dehors de la négociation du CSP, et selon laquelle l'AOT ne rendra qu'un avis non contraignant, limité aux lignes structurantes, ce qui permettra à l'OTW de modifier ou de supprimer unilatéralement un service. Il juge cet élément extrêmement préoccupant et demande pourquoi cet avis n'est pas contraignant et pourquoi il ne vise que les lignes structurantes. Il souhaiterait également obtenir davantage d'informations sur les mobipôles et les lignes structurantes, dont M. le Ministre a souligné le caractère novateur.

Il relève, dans la dynamique du modèle, des éléments de progrès potentiel au niveau de l'AOT, qui passerait du rôle de régulateur à celui de facilitateur, ainsi que son rôle d'ambassadeur des transports publics au sein du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI), qui mérite de monter en puissance. Il observe toutefois qu'en matière de régulation, l'AOT remettra un rapport de suivi et de contrôle mais s'interroge, en l'absence de balises, sur les critiques qu'elle pourrait formuler à l'égard des augmentations de tarifs non encadrées ou de l'offre de transport. Il désigne la déresponsabilisation du Gouvernement comme sa plus grande inquiétude puisqu'un neuvième ministre, qui n'en portera pas le titre, ayant demain la politique de l'offre et des tarifs entre ses mains.

Le deuxième axe concerne l'affaiblissement de l'AOT, l'OTW récupérant une série de missions que le décret du 29 mars 2018 lui avait retirées pour les confier au régulateur. Il constate que le chemin inverse est emprunté en 2026, sans que soient exposés les constats permettant de fonder ce choix en termes de bilan ou d'analyse, et sans garde-fou.

Le troisième axe porte sur la suppression des bassins de mobilité et des organes de consultation des pouvoirs locaux. Il y voit un nouveau détricotage de ce qui a été fait en 2018 et conteste la présentation qui en est faite, dès lors qu'elle réécrit l'histoire en considérant ces organes comme une étape de transition consécutive à la suppression des cinq conseils d'administration, alors

que le décret du 29 mars 2018 ne leur confère à aucun moment un caractère provisoire et que leur composition est tout autre. Il concède que les périmètres, correspondant en partie aux anciens TEC, étaient effectivement intérimaires et que les territoires ainsi délimités étaient trop étendus. Il conteste en revanche qu'une consultation des parties prenantes telle que la prévoit le texte en projet permette de dégager une vision stratégique à l'échelle des bassins de vie. Il s'étonne que le texte en projet supprime les OCBM tout en annonçant leur possible retour, dans quelques mois, sous une forme améliorée et sur un territoire mieux défini. Il juge que la réflexion de M. le Ministre se déploie par vagues successives et qu'une inconnue subsiste au moment où la réforme en projet est soumise à l'adoption. Il relève que l'UVCW regrette la suppression des bassins de mobilité et des OCBM et estime nécessaire de modifier en conséquence et concomitamment le décret du 1^{er} avril 2004. Le pôle Mobilité du CESE Wallonie regrette pour sa part cette suppression sans que de nouvelles modalités de concertation soient précisées.

L'orateur salue toutefois le lien établi entre les compétences de M. le Ministre en matière d'aménagement du territoire et de mobilité, par l'appui donné aux mobipôles au sein du Schéma de développement du territoire (SDT), qu'il juge cohérent.

Il fait donc part de son incompréhension quant à la précipitation avec laquelle est déposé le texte en projet qu'il juge non abouti, alors que M. le Ministre constate lui-même que la logique des OCBM doit être améliorée. Il admet que ces organes présentaient des limites mais estime qu'elles ne justifient pas leur suppression pure et simple. Il demande dès lors des précisions sur les intentions de M. le Ministre quant à la modification du décret du 1^{er} avril 2004, en particulier sur la taille et le mode de fonctionnement des bassins de mobilité, ainsi que sur les modalités de concertation appelées à subsister entre les pouvoirs locaux, l'OTW, l'AOT, les associations d'usagers et les autres partenaires d'une mobilité qui ne se limite pas au transport public.

Le quatrième axe a trait aux infractions et aux sanctions. L'intervenant indique pouvoir soutenir la capacité de sanctionner des infractions ainsi que la lutte contre la fraude. Il souligne néanmoins que l'OTW n'est pas une autorité communale et que des questions se posent quant à l'équilibre et à la proportionnalité des dispositions, y compris pour ce qui concerne les mineurs. Il relaie à cet égard l'avis de l'UVCW, qui rappelle que tout régime de sanctions administratives doit être abordé avec une prudence particulière au regard du principe de la séparation des pouvoirs et que toute extension des compétences répressives d'une autorité administrative gagnerait à être strictement encadrée, afin de préserver l'équilibre institutionnel et les garanties fondamentales offertes aux justiciables, qu'elle estime absentes de certaines dispositions de la réforme à l'examen. Il ajoute que l'UVCW formule de sérieuses réserves sur les pouvoirs attribués aux agents constatateurs au regard du principe de proportionnalité et que cela soulève des questions de formation, de maîtrise des situations conflictuelles et de préservation de l'intégrité physique tant des agents que des personnes contrôlées. L'UVCW plaide pour un encadrement juridique beaucoup plus strict et une limitation claire des

compétences conférées. Il signale qu'elle évoque également des difficultés juridiques quant aux caméras et rappelle que l'OTW ne dispose d'aucune compétence en matière de maintien de l'ordre public. Il relève enfin qu'elle observe que les mineurs pourront être sanctionnés administrativement dès l'âge de 14 ans, possibilité qui existe déjà dans le régime des sanctions administratives communales, mais qui est loin de faire l'unanimité et qui suppose un encadrement et un suivi adaptés, lesquels risquent de ne pas être garantis. Il demande dès lors quelles sont les réponses du Gouvernement à ces questionnements.

Mme Fafchamps rappelle qu'en avril 2026, le Gouvernement a approuvé la révision du contrat de service public (CSP) liant la Wallonie à l'OTW. Elle estime que cette révision corrige une faiblesse importante du contrat signé en janvier 2024 par M. le Ministre Henry, lequel ne prévoyait qu'une trajectoire budgétaire purement indicative, sans engagement véritable permettant de garantir la réalisation des objectifs annoncés. Elle salue le choix d'un cadre réaliste, transparent et budgétairement crédible.

L'oratrice signale que ce nouveau contrat marque un changement de cap puisqu'il prévoit notamment la mise en place, d'ici 2027, d'un service alternatif en cas de grève, afin de garantir une information fiable aux usagers tout en respectant le droit de grève. Elle fait observer qu'il renforce également l'efficacité du réseau grâce à davantage de souplesse, notamment en zone rurale, avec le développement du transport à la demande et une meilleure articulation entre le bus et le train. Elle ajoute qu'il améliore la performance de l'OTW en augmentant ses recettes propres, sans remettre en cause les tarifs sociaux, et qu'il engage l'opérateur dans une transition vers une flotte 100 pour cent électrique à l'horizon 2045. Elle en déduit un objectif clair, consistant à rendre le transport public plus fiable, plus attractif, plus agile et plus durable, tout en veillant à une utilisation rigoureuse de chaque euro public. Elle considère dès lors que le texte en projet ne peut être analysé isolément du contrat de service public révisé.

Elle estime que la réforme à l'examen renforce d'abord l'autonomie de l'OTW en clarifiant les rôles de chacun, l'AOT se voyant confier les orientations stratégiques et le rôle de gardien du service public. L'OTW est en charge des opérations et dispose de davantage de latitude pour organiser son offre et sa politique tarifaire.

Concernant les bassins de mobilité, l'oratrice entend les critiques du Groupe PS quant à leur suppression mais constate que M. le Ministre a été clair en annonçant qu'ils sont déplacés dans un futur projet de décret qui sera soumis à l'approbation du Parlement cette année. Elle indique ne pas être inquiète à cet égard, tout en demandant à M. le Ministre de préciser les choses afin de rassurer le Groupe PS.

Elle poursuit en faisant remarquer que la réforme à l'examen consacre également un principe d'équité en matière tarifaire, les avantages étant désormais accordés en fonction des besoins. Elle relève que les libres parcours accordés aux parlementaires et aux journalistes disparaissent, ce qui lui paraît logique dans le contexte actuel. Elle fait observer que le texte en projet inscrit la gratuité en son article 7.3 au bénéfice des en-

fants de moins de 12 ans, des anciens combattants et victimes de guerre, des malvoyants et non-voyants ainsi que des accompagnateurs et accompagnatrices de personnes en situation de handicap. Elle conteste dès lors l'affirmation de M. Hazée selon laquelle les enfants pourraient demain payer leur billet ou payer plus cher, et souligne que le texte distingue les catégories bénéficiant de la gratuité de celles pouvant en bénéficier.

L'oratrice reconnaît que, pour les étudiants, les personnes en situation de précarité, les familles nombreuses et les personnes âgées, la possibilité est laissée à l'OTW de proposer un tarif accessible et cohérent au regard de ces réalités. Elle juge que l'opérateur disposera d'une autonomie, le texte en projet lui donnant la possibilité d'accorder une réduction ou un tarif préférentiel.

Elle qualifie d'essentiel le volet consacré à la lutte contre la fraude et aux incivilités. Elle observe que trop d'usagers ne paient pas leur titre de transport et que certains comportements sont inacceptables. Elle souhaiterait savoir ce que l'OTW mettra en oeuvre pour y remédier. Elle signale que les articles 27 à 48 modernisent en profondeur le régime des infractions et des sanctions administratives, clarifient les procédures, distinguent les agents constatateurs des agents sanctionneurs et dotent l'OTW d'outils plus efficaces contre les comportements qui dégradent la qualité du service et renforcent le sentiment d'insécurité des usagers.

La commissaire souligne par ailleurs la réactivité dont M. le Ministre a fait preuve sur le volet relatif à la protection des données, les observations formulées par l'Autorité de protection des données et par le Conseil d'État dans leurs avis respectifs ayant été prises en compte de manière à sécuriser juridiquement le dispositif.

Elle considère enfin que la réforme à l'examen donne davantage de moyens à l'OTW pour améliorer son attractivité et accroître la fréquentation. Elle conteste l'idée selon laquelle le prix serait le facteur déterminant du recours au transport public et estime, comme le montrent de nombreuses études, que les véritables leviers sont la fréquence, la fiabilité, la vitesse du parcours, la ponctualité et la facilité des correspondances. Elle renvoie à cet égard aux travaux d'un expert dont les analyses établissent que la gratuité incite surtout des piétons ou des cyclistes à emprunter le bus pour un trajet court mais ne conduit pas les automobilistes à renoncer à leur véhicule, de sorte que le transfert modal n'est pas atteint par cette voie. Elle juge que la gratuité peut avoir une portée sociale ou électorale mais qu'elle n'est pas efficace, et considère que chaque euro investi doit servir à l'amélioration de l'offre et que seul un système de mobilité performant modifiant durablement les comportements.

Elle salue le lien établi entre le travail sur le transport public, la mobilité au sens large et l'aménagement du territoire, et souligne le volontarisme de cette approche. Elle juge enfin peu constructives les comparaisons établies par la minorité, qu'il s'agisse de la référence à « Ponce Pilate » ou du qualificatif de « dégonflé », et fait part de sa confiance dans le sens des responsabilités de M. le Ministre.

M. Mugemangango rappelle que « Le courage de changer » était le slogan électoral du Groupe Les Engagés. S'il reconnaît à M. le Ministre la volonté de changer les choses, il juge l'orientation adoptée mauvaise et le courage absent, le Gouvernement MR-Les Engagés refilant selon lui une « patate chaude » au conseil d'administration de l'OTW. Il explique que, sous le vernis de la modernisation et de l'autonomie accrue, le Gouvernement impose à l'opérateur d'augmenter ses recettes propres de 10 à 14 pour cent, ce qui représente 35 millions d'euros supplémentaires par an. Il fait observer, à titre de comparaison, que les indexations tarifaires de 2025 et de 2026 ont rapporté 4 millions d'euros.

L'orateur conteste les pistes d'augmentation des recettes évoquées par M. le Ministre. Il relève ainsi que, selon l'opérateur lui-même, la lutte contre la fraude rapporterait au mieux moins de 1 million d'euros. Au niveau de l'augmentation du nombre de voyageurs, il admet que le raisonnement est mathématiquement exact mais demande comment de nouveaux voyageurs seront attirés avec des tarifs en forte hausse.

Le commissaire relève ensuite que le contrat de service public négocié sous la houlette du Gouvernement prévoit que la limite d'environ un tiers des lignes de bus privées ne soit plus comptabilisée en nombre de lignes mais en valeur des lignes, ce qui ouvre la voie à une privatisation accrue. Il rappelle que les conditions de travail chez un opérateur privé sont bien moins favorables qu'au sein de l'OTW et estime que M. le Ministre n'assume pas ses choix politiques en créant un cadre qui pousse à la privatisation sans le dire clairement.

Il aborde également la composition du conseil d'administration de l'OTW et rappelle que la majorité des administrateurs sont issus du Groupe MR et du Groupe Les Engagés et que le président en est issu. Il conteste que cet organe soit neutre, le juge politisé et considère que ses décisions refléteront une vision de droite de la société et des services publics.

Pour conclure, il juge que le Groupe MR et le Groupe Les Engagés porteront la responsabilité d'aller chercher davantage d'argent dans la poche des usagers. Il estime que la majorité rend le bus moins accessible et plus cher, ce qui relève d'une logique de droite contraire à l'urgence climatique et aux besoins de la population. Il oppose à l'efficacité invoquée les exigences de justice sociale et de service public. Il clôture son intervention en faisant part de l'opposition du Groupe PTB au texte en projet.

M. Dewez juge que la réforme à l'examen constitue une étape importante dans la modernisation de la politique de mobilité. Il estime qu'il ne s'agit pas d'une simple adaptation technique mais d'une évolution de la manière de piloter l'opérateur public de transport. Il rappelle que la gouvernance des transports publics wallons a profondément évolué depuis la création de l'OTW et juge logique que le cadre décretaal évolue également pour tenir compte de cette réalité institutionnelle. Il considère que le choix posé est clair et consiste à faire davantage confiance à l'opérateur tout en renforçant son devoir de résultat.

Le commissaire indique que cette approche va, pour le Groupe MR, dans le bon sens. Il rappelle avoir toujours défendu une administration moins lourde, moins centralisée et davantage tournée vers l'efficacité. Il considère que donner davantage d'autonomie à un opérateur public ne signifie pas un désengagement politique mais qu'il s'agit de responsabiliser celles et ceux qui sont les mieux placés pour adapter l'offre aux réalités du terrain, dans le cadre fixé par le contrat de service public.

Il affirme toutefois que cette autonomie renforcée devra s'accompagner d'une véritable culture de l'évaluation, davantage de liberté de gestion impliquant davantage de transparence sur les résultats obtenus, qu'il s'agisse de l'évolution de la fréquentation, de la ponctualité, de la satisfaction des usagers, de l'adaptation du réseau ou de la qualité du service rendu. Il considère que ce qui importe aux citoyens n'est pas de savoir qui signe un arrêté ou valide administrativement chaque modification de ligne mais d'obtenir un bus qui passe à l'heure, un réseau lisible, des correspondances efficaces et une offre capable d'évoluer lorsque les besoins changent.

Il fait également part du soutien du Groupe MR au renforcement de la lutte contre la fraude. Il juge qu'il ne s'agit pas uniquement d'une question budgétaire mais aussi d'équité puisque chaque voyage non payé est financé par l'ensemble des contribuables ou par les voyageurs qui s'acquittent de leur titre de transport. Il estime que restaurer cette équité participe de la crédibilité du service public. Il salue également le soin apporté aux garanties juridiques entourant le dispositif, qu'il s'agisse des droits des mineurs, de la séparation entre agent constatateur et agent sanctionnateur ou des dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel. Il considère que l'efficacité ne pouvant selon lui se construire au détriment des libertés individuelles.

L'orateur interroge ensuite M. le Ministre sur les indicateurs qui permettront au Gouvernement d'apprécier si cette souplesse nouvelle améliore effectivement la réactivité de l'opérateur, et demande si des évaluations périodiques sont déjà prévues dans le cadre du contrat de service public afin de mesurer, par exemple, la rapidité d'adaptation de l'offre ou les délais nécessaires pour créer, modifier ou supprimer une ligne. Il souhaite par ailleurs obtenir la garantie que l'évaluation de la pertinence d'une ligne ne reposera jamais sur le seul critère du nombre de voyageurs, une faible fréquentation pouvant s'expliquer par de nombreux facteurs externes, tels que des horaires peu adaptés ou la concurrence d'autres lignes. Il demande dès lors confirmation qu'une analyse multicritères sera systématiquement menée avant toute décision de suppression et que l'ensemble des leviers d'amélioration seront examinés afin de redonner du potentiel à une ligne avant d'envisager son remplacement ou sa suppression. Il y voit la meilleure manière de concilier l'efficacité des moyens publics, la qualité du service et le maintien d'une offre de mobilité cohérente sur l'ensemble du territoire wallon.

Il note enfin que le texte en projet prépare les évolutions technologiques de demain, avec une billetterie in-

telligente, un paiement à l'usage, une intégration tarifaire et une intermodalité renforcée.

L'orateur conclut en indiquant que, pour le Groupe MR, un service public moderne n'est pas un service public figé mais un service public capable d'évoluer rapidement, de rendre des comptes, de mesurer ses performances et d'utiliser efficacement l'argent du contribuable. Il annonce dès lors que le Groupe MR aborde favorablement le texte en projet, tout en restant attentif à sa mise en oeuvre concrète et à l'évaluation des résultats qui en découleront.

2. Réponses du Gouvernement

M. le Ministre signale que le projet de décret à l'examen a été soumis au CESE Wallonie, lequel comprend les représentants de l'UVCW. Il indique que l'avis du CESE Wallonie intègre celui des parties prenantes, qu'elles soient économiques, issues des pouvoirs locaux ou autres, et qu'un avis global était donc bien sollicité. Il estime qu'il n'y avait pas de motif de solliciter un avis particulier de l'UVCW sur un dossier de mobilité dont l'objectif est une approche holistique de l'ensemble des acteurs.

Il précise que l'avis de l'UVCW n'est pas un avis requis par la procédure et relève que le Conseil d'État n'a pas signalé de vice de procédure à cet égard. Il rappelle que l'organisation du transport public concerne, par définition, l'ensemble des communes, comme toute politique ayant une dimension territoriale, et que l'avis obligatoire prévu par la législation pour la modification du décret du 21 décembre 1989 est celui du CESE Wallonie, au sein duquel siègent les pôles économique et social ainsi que les représentants d'intérêts, dont l'UVCW. Il confirme que cette dernière a rendu un avis d'initiative, comme elle peut le faire sur tout dossier. Il ajoute que les pièces figurant au dossier sont les avis obligatoires dans le cadre de la procédure législative telle que définie et confirmée par le Conseil d'État.

Par ailleurs, il conteste vivement l'idée selon laquelle M. le Ministre devrait décider de tout, en ce compris du bon horaire, de la bonne ligne ou des points d'arrêt. Il juge qu'une gouvernance efficace consiste à éviter le « micromanagement ».

Il rappelle que la nouvelle organisation mise en place en 2018 a prévu un régulateur dès lors qu'un opérateur interne était désigné, c'est-à-dire dans une situation de monopole. Il souligne que l'AOT n'est pas supprimée, le curseur étant déplacé vers les lignes structurantes, les mobipôles et une série de choix stratégiques. Il confirme également qu'elle demeure la gardienne des obligations légales de l'OTW et des obligations du CSP.

En réponse à M. Dewez, il signale que 36 indicateurs sont fixés, qu'il invite à comparer avec ceux du précédent contrat, et qu'ils font l'objet d'un suivi permanent par l'AOT, assorti de réunions organisées deux fois par an pour faire le point sur la situation. Il estime que l'on se situe ainsi dans une autonomie encadrée.

En réponse à M. Hazée, il expose avoir eu connaissance, pendant deux ans, de toute une série d'incidents et de questionnements sur l'organisation concrète du transport public. À titre d'exemple, il explique qu'une

ligne située en zone urbaine a été réexaminée par l'administration, laquelle a estimé, chiffres à l'appui, que son tronçon central ne justifiait pas la même cadence que les deux autres tronçons et a décidé que le bus ne prendrait plus de passagers sur cette portion à certaines heures, tout en maintenant la desserte du début et de la fin de la ligne. Il indique que le même véhicule continue de circuler sur l'ensemble du trajet et que les usagers ne comprennent pas cette décision, au point que des chauffeurs se font agresser verbalement et demandent à leur direction d'emprunter un autre itinéraire, faute de pouvoir expliquer la situation. Il précise que cet exemple, bien réel, ne vise pas à caricaturer le débat mais à montrer que la Région et le Gouvernement doivent donner un cadre clair, des moyens et des objectifs, que l'autorité organisatrice doit ensuite définir les lignes structurantes et les mobipôles, et qu'il revient enfin à l'OTW de réaliser l'offre, la cadence et les horaires.

L'orateur souligne que le texte en projet ne laisse pas une liberté totale à l'OTW mais remet chacun à sa place. Il rappelle que la stratégie est définie et assumée par le Gouvernement, notamment au travers du CSP, dont il détaille les pages consacrées aux liaisons et à l'ensemble des lignes constituant le socle de l'offre. Il précise que des adaptations restent possibles mais que l'opérateur ne part pas d'une page blanche et que toute adaptation doit faire l'objet d'une concertation. Il ajoute que l'opérateur doit pouvoir se rendre compte de la réalité de terrain et déployer une offre en adéquation avec les besoins, en répondant non à la demande du ministre ou de l'AOT, mais à celle des usagers et de leurs représentants.

Abordant la concertation, il conteste que le texte en projet la supprime et signale qu'elle est inscrite pour la première fois comme une obligation dans le contenu du CSP, en particulier à son article 30, qui prévoit qu'elle a lieu avec les autorités locales et les représentants des usagers. Il fait part de sa conviction que les acteurs de terrain sont ceux qui permettent d'améliorer l'offre et d'utiliser efficacement les moyens octroyés par la Région. Il renvoie à cet égard à la position exprimée par Mme la Présidente du Groupe PS lors de l'audition de CoMBaLi. Il précise que la lecture combinée du décret et du CSP impose la concertation des adaptations de l'offre avec les communes et les citoyens, ce que ne prévoyait pas le décret du 21 décembre 1989. Il conclut que la concertation est confirmée dans le texte en projet et amplifiée par l'article 30 du CSP mais qu'elle ne s'exerce plus dans le cadre relativement rigide et contraint des OCBM.

Il expose ensuite les deux raisons qui motivent le renvoi des OCBM dans le décret du 1^{er} avril 2004. Il explique, en premier lieu, que la mobilité appelle une approche multimodale, alors que les OCBM actuels ne concernent que le transport public régional. Il signale que les réponses de mobilité en lien avec les autorités locales recouvrent aussi les centrales locales de mobilité, les services locaux de transport à la demande également financés par la Région, les lignes de covoiturage à déployer, l'offre ferroviaire ainsi que le développement des infrastructures pour les modes actifs. Il fait valoir, en second lieu, que les bassins de mobilité correspondant aux anciennes directions territoriales ou

aux anciens TEC ne constituent sans doute pas l'échelle géographique la plus pertinente pour une approche intermodale.

Sur les infractions, il juge le système dépassé et les moyens d'intervention offerts par la législation actuelle limités. Il fait part de sa prudence à l'égard des chiffres, en soulignant que les infractions, les incivilités et la fraude constituent trois réalités distinctes et que la fraude ne peut être qu'estimée par extrapolation sur la base des contrôles. Il signale que l'un des éléments du texte en projet consiste à intégrer la loi Caméras dans le dispositif légal afin de pouvoir utiliser les compteurs équipant un tiers des bus circulant sur le réseau wallon, lesquels permettent de compter les personnes qui descendent du véhicule et non de les identifier. Il explique que l'opérateur connaît le nombre de personnes qui valident à l'entrée mais est incapable de dire qui descend du bus, du tram ou du métro, où et quand, de sorte que les données manquent pour organiser efficacement le service. Il fait observer que le contrat de service public prévoit la montée en puissance de l'équipement des lignes en mécanismes de comptage afin d'ajuster l'offre à la demande existante et d'en mesurer l'évolution. Il indique qu'une ligne qui gagne des passagers devant voir son offre déployée et une ligne en décroissance appelant un examen des raisons de ce recul et de la nécessité de son maintien.

En réponse aux intervenants qui ont relayé les positions du CESE Wallonie et l'avis d'initiative de l'UVCW, il indique que le texte à l'examen a été fondamentalement revu à la suite des avis du Conseil d'État et de l'Autorité de protection des données, et souligne que les avis invoqués sont antérieurs à celui du Conseil d'État.

Concernant la gratuité, il fait remarquer que le décret du 21 décembre 1989 ne prévoit rien en la matière et que le texte en projet fixe un cadre. Il précise que le mot « peut » n'est pas utilisé pour la gratuité, laquelle est réservée à une liste de catégories, tandis qu'il l'est pour les tarifs réduits généralisés et les tarifs réduits sous conditions. Il indique que la volonté du Gouvernement est bien que l'OTW active cette faculté.

Par rapport aux critiques relatives à la rentabilité attendue de l'opérateur, il fait part de son incompréhension. Il rappelle que le budget annexé au contrat de service public révisé n'est pas indicatif mais engageant pour le Gouvernement, ce qui constitue selon lui une différence fondamentale par rapport à la version antérieure. Il fait observer que la dotation régionale s'élève à 877 millions d'euros pour 2026 et atteindra 915 millions d'euros en fin de législature 2024-2029, auxquels s'ajouteront les moyens additionnels du Fonds social climat. Il reconnaît vouloir que l'OTW retrouve un niveau de contribution des usagers conforme à celui qui existait il y a quelques années. Les décisions successives de non-indexation ont abouti à un définancement de l'opérateur auquel il entend mettre fin. Il affirme que davantage de passagers produiront davantage de recettes et qu'il s'agit là de l'objectif majeur. Il précise que l'augmentation du nombre de passagers constitue le premier et le plus important des 36 indicateurs de suivi et de résultats du contrat révisé. Il ajoute que c'est ce qui justifie l'autonomie opérationnelle accrue accordée à l'opérateur. Il rappelle que les deux objectifs

majeurs précédemment assignés à l'OTW consistaient à réaliser les kilomètres prévus et à atteindre plus de 70 pour cent de satisfaction des usagers dans les sondages. Il juge que ce n'est pas ainsi que le Gouvernement doit évaluer l'efficacité de l'argent investi dans le transport public. Il estime que la meilleure façon de mesurer la satisfaction des Wallonnes et des Wallons consiste à mesurer combien d'entre eux montent dans le bus. Il considère en effet que davantage d'usagers démontre une plus grande satisfaction de ces derniers qui, elle-même, découle d'une meilleure adaptation de l'offre à la demande.

L'orateur reconnaît toutefois la nécessité d'être attentif à certains publics et met en exergue l'existence d'une série de balises. Il cite notamment l'objectif d'assurer davantage de correspondances de qualité dans les gares, qui n'est pas atteint aujourd'hui et pour lequel aucun objectif n'existait auparavant. Il précise que l'opérateur devra, chaque année et dans un nombre croissant de gares, adapter ses horaires à ceux des trains et faire en sorte que le bus attende en cas de retard de ceux-ci.

Au sujet du risque de privatisation, il renvoie au chapitre 4 de l'actuel décret relatif aux contrats de service public, dont les articles 34 et suivants prévoient déjà que le transport public peut être organisé par l'opérateur interne et par d'autres opérateurs. Il indique que le choix du Gouvernement consiste à emprunter la voie de l'opérateur interne au travers du contrat de service public.

Il reconnaît enfin la nécessité d'établir un lien entre la mobilité et le territoire. Il juge que les politiques de mobilité régionale doivent tenir compte des logiques de centralité mais que les communes doivent également en tenir compte dans la définition, la révision et l'adaptation de leur schéma de développement communal. Il signale que le texte en projet instaure cette cohérence entre territoire et mobilité.

3. Répliques des membres

M. Crampont prend acte de la présence de représentants des communes et de l'UVCW au sein du CESE Wallonie mais maintient que l'impact du texte en projet sur les communes est réel et que le minimum consiste à disposer de l'avis de l'UVCW.

M. Lefebvre indique ne pas avoir été convaincu et réaffirme que le texte en projet transfère au conseil d'administration de l'OTW la responsabilité de toute une série de décisions, en ce compris la politique tarifaire.

Au niveau de la gestion financière, il estime que la stratégie est identique à celle appliquée aux communes et aux centres publics d'action sociale (CPAS), les économies imposées à l'OTW étant telles que celui-ci n'aura d'autre choix que d'augmenter ses tarifs. Il fait également part de son inquiétude d'entendre un membre de la majorité expliquer que le transfert modal ne s'obtient pas par la gratuité.

L'orateur annonce que, dans quelques semaines, les étudiants subiront, après l'augmentation du minerval, de fortes hausses tarifaires de leur abonnement que

leurs parents devront assumer, et que M. le Ministre se retranchera alors derrière un choix de l'OTW.

M. Hazée précise n'avoir pas affirmé que M. le Ministre était Ponce Pilate mais avoir qualifié le texte en projet de « décret Ponce Pilate », dès lors qu'il vise à déresponsabiliser le Gouvernement sur un certain nombre de choix, en particulier en matière de tarifs.

Il déplore que M. le Ministre recoure au stratagème habituellement employé par M. le Ministre-Président, consistant à rendre le propos excessif et à transformer ce qui a été dit pour ensuite contredire cet élément transformé, que personne n'a plaidé. Il relève ainsi les propos tenus sur le caractère inconcevable que le ministre conduise les bus ou fixe tel horaire ou tel arrêt, et souligne qu'il n'a jamais demandé cela. Il juge nécessaire de distinguer le micromanagement du fait de donner les clés quasiment sans garde-fou. Il estime qu'en matière d'offre, l'OTW disposera demain d'un pouvoir complet, assorti éventuellement d'avis non contraignants sur certaines lignes.

L'orateur relève l'usage d'un second stratagème, consistant à ériger un exemple en règle générale. Il indique n'avoir pas reconnu la ligne décrite mais pouvoir en imaginer le fondement. Il signale avoir lui aussi été confronté à des propositions de l'administration qui paraissent contredire l'attente des usagers ou une certaine forme de bon sens quant à la desserte offerte. Il juge qu'un tel exemple ne justifie pas de modifier le décret et qu'il convient plutôt de modifier le trajet. Il ajoute que rien ne garantit que les équipes de l'OTW n'aurent pas demain des idées semblables à celles évoquées par M. le Ministre, de sorte qu'il ne tient pas l'argument pour convaincant.

Pour ce qui concerne les tarifs, il conteste la comparaison opérée. Il souligne que le décret actuel place le Gouvernement en situation d'assumer la responsabilité politique des choix, et cite à cet égard la réforme tarifaire intervenue il y a quelques mois dans une logique de simplification des zones, qui a entraîné une augmentation nette des tarifs dans certaines villes et dont M. le Ministre a assumé le choix. Il fait observer que, demain, la responsabilité d'un tel choix sera renvoyée à d'autres.

Répondant à Mme Fafchamps sur les limites de la politique tarifaire en matière d'offre, il indique n'avoir jamais plaidé autre chose et rappelle que la logique des tarifs poursuit deux objectifs, l'attractivité, d'une part, et des enjeux de politique sociale, d'autre part, les tarifs réduits pouvant répondre à des finalités différentes selon les publics visés.

Sur la gratuité des enfants, il précise n'avoir nullement cherché à faire peur, dès lors qu'il a lui-même indiqué ne pas penser que le Gouvernement souhaitait la revoir. Il signale entendre toutefois certains groupes politiques soutenir que la gratuité est mauvaise parce que quelqu'un la paie, et rappelle que nul n'a jamais prétendu le contraire, la collectivité pouvant considérer, à un moment donné, que la gratuité a du sens. Il relève à cet égard une contradiction, la gratuité étant jugée mauvaise pour tel ou tel tarif et bonne pour les enfants. Il juge en outre important que le texte dise ce qu'il prétend et estime dès lors que le 3° de l'article 7

ne doit pas être soumis à cette faculté, le « peut » devant devenir un « doit », ce qui constitue l'un des objectifs des amendements déposés.

Concernant les OCBM, l'intervenant reconnaît qu'une structuration des usagers est proposée par le contrat de service public révisé mais souligne qu'elle ne procède pas du décret et qu'elle est antérieure. Il fait observer que les usagers sont déjà inscrits dans les OCBM et que cette organisation, prévue par le décret, peut être améliorée, notamment quant aux périmètres. Il indique que la volonté de permettre aux OCBM de traiter d'autres sujets que le transport en commun correspond déjà à la pratique dans une série de circonstances et qu'un élargissement formel de leur objet ne poserait aucune difficulté. Il précise que sa critique porte sur la suppression des OCBM sans que de nouveaux organes de consultation soient proposés. Il juge qu'une logique d'action cohérente supposerait que le texte en projet patiente, que le décret du 1^{er} avril 2004 soit revu ou que les deux projets de décret soient présentés simultanément, de manière à disposer d'une vue d'ensemble. Il estime que l'urgence invoquée tient à la volonté que les tarifs augmentent très prochainement sans que le Gouvernement en soit tenu pour responsable.

L'orateur réitère sa demande d'audition de l'administrateur général et du président du conseil d'administration de l'OTW, de l'UVCW et de l'AOT, et demande, faute de réponse dans la discussion, qu'elle soit mise aux voix. Il renouvelle par ailleurs sa demande d'obtenir l'avis antérieur auquel se réfère l'Inspection des Finances.

Il annonce avoir déposé un certain nombre d'amendements qui ne sont pas des amendements de principe. Il explique que, si la volonté de rejeter le texte en projet n'était pas suivie, ces amendements visent à tempérer certains termes et à ramener l'autonomie de l'OTW dans un ensemble de balises, qu'il juge nécessaires mais non suffisantes. Il précise qu'ils prévoient que l'avis de l'AOT porte non sur les seules lignes structurantes mais sur l'ensemble des lignes, et qu'il revête un caractère contraignant. Il signale avoir prévu des amendements sur deux registres afin de permettre à la Commission de choisir l'une ou l'autre formule, certains d'entre eux tombant en fonction des votes exprimés. Il ajoute que ces amendements visent également à ce que les avis soient rendus publics et que le rapport relatif à l'exécution du contrat de service public soit publié au moins deux fois par an. Il indique enfin qu'ils prévoient que les communes soient explicitement consultées, sans que cette consultation soit laissée à une concertation des parties prenantes dont les termes seraient fixés par l'OTW.

Mme Fafchamps indique que l'objectif poursuivi par la réforme à l'examen n'est pas de déresponsabiliser M. le Ministre ou le Gouvernement mais de donner de l'autonomie à ceux qui sont les plus proches du terrain et qui en connaissent au mieux les réalités.

Elle prend acte de l'observation du Groupe PTB selon laquelle l'organe d'administration est composé de responsables politiques et le reconnaît, tout en soulignant que les administrateurs sont issus de tous les partis et qu'ils sont impliqués dans les décisions.

Concernant la gratuité, elle signale n'avoir pas plaidé pour sa suppression mais avoir indiqué que toutes les études montrent qu'elle n'est pas le premier levier de transfert modal. Elle précise qu'en France, 3 pour cent du transfert modal s'opère en raison de la gratuité, et estime que celle-ci ne peut constituer le seul levier. Elle ajoute que le caractère social de la tarification n'est pas contesté et que le texte en projet le garantit.

Elle relève enfin que le Groupe PS réclame un transport public, fort et accessible, et considère que tel est bien le cas, celui-ci étant public puisque financé à hauteur de 86 pour cent par la Région, fort par une autonomie de gestion renforcée, et accessible par un article 7 qui garantit certaines gratuités ainsi que des tarifs préférentiels et des réductions généralisées.

M. Mugemangango relève l'annonce de M. le Ministre quant à l'augmentation du budget de l'OTW qui passera de 877 millions d'euros à 911 millions d'euros d'ici la fin de la législature 2024-2029. Il calcule qu'il s'agit d'une augmentation de 3,8 pour cent en trois ans, à comparer à un taux d'inflation qui atteint déjà 3,4 pour cent pour le mois de juin 2026. Il en conclut que les moyens à disposition de l'opérateur diminueront plutôt qu'ils n'augmenteront.

Par rapport aux propos de Mme Fafchamps sur les études relatives à l'impact de la gratuité, il juge qu'il serait étonnant de lire une étude concluant qu'une augmentation du prix du titre de transport accroît la fréquentation. Il indique par ailleurs n'avoir pas reçu de réponse de M. le Ministre quant à la manière dont l'opérateur augmentera ses recettes de 35 millions d'euros autrement qu'en augmentant les prix, et souligne que cette question est posée depuis plusieurs semaines.

À l'instar de M. Hazée, il conteste la méthode consistant à caricaturer les propos de l'opposition pour pouvoir ensuite affirmer avoir raison. Il juge qu'il convient de recentrer le débat sur la question de savoir qui décide de l'évolution des prix et de la couverture géographique des bus en Wallonie.

Sur la privatisation, l'orateur estime que M. le Ministre pourra se retrancher derrière une décision de

l'OTW et se bornera ainsi au rôle de porte-parole du conseil d'administration. Il y voit une méthode récurrente du Gouvernement, également appliquée aux communes, consistant à ne rien imposer soi-même et à laisser à d'autres le soin de le faire. Il invite dès lors M. le Ministre à assumer ses responsabilités et à clarifier les évolutions attendues en matière de prix et de privatisation.

M. Dewez prend acte des garanties apportées quant aux indicateurs permettant d'évaluer le respect des politiques à mener. Il souligne que le débat a beaucoup porté sur le tarif, dont il ne nie pas l'importance dans une politique publique mais rappelle que la qualité du service et les lignes comptent également.

Le commissaire insiste sur la nécessité qu'une analyse multicritères soit menée avant toute suppression de ligne par l'OTW. Il distingue à cet égard l'évaluation d'une ligne de sa suppression, l'évaluation pouvant conduire à l'adapter.

M. J.-P. Bastin relève que la minorité reproche à la majorité et à M. le Ministre de caricaturer les propos pour les discréditer mais estime que ce procédé est également employé en sens inverse. Il juge que M. le Ministre a été clair en indiquant que le critère prédominant serait avant tout le nombre d'utilisateurs. Le commissaire rappelle qu'il a également évoqué la prise en compte des spécificités, notamment en matière d'offre en milieu rural, et qu'il a signalé qu'il n'y avait pas de raison de faire circuler structurellement à vide des bus de 47 ou 49 places, d'autres modes de transport devant pouvoir être mis en place pour répondre aux besoins en ruralité.

Il conteste en revanche que la réponse politique apportée pendant de nombreuses années, consistant à favoriser le transport en commun par davantage de gratuité et davantage de bus, s'accorde avec l'exigence d'efficacité actuelle. Il estime que les tarifs doivent être accessibles et adaptés aux différentes catégories d'usagers mais que la question ne se résume pas à ces deux critères.

V. EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES

Articles 1^{er} et 2

Les articles 1^{er} et 2 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Votes

Les articles 1^{er} et 2 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Article 3

M. Crampont aimerait connaître le poids de l'actionnariat communal au sein de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW).

M. le Ministre indique que chaque commune et chaque province disposent d'une action.

Vote

L'article 3 est adopté par 7 voix contre 3.

Article 4

M. Hazée note que cet article prévoit la suppression de certains concepts et souhaiterait connaître les éléments d'analyse ou de bilan à l'appui de ces modifications.

Par ailleurs, il constate que la référence au Groupe TEC disparaît du décret et interroge M. le Ministre quant à la justification de cette suppression.

M. le Ministre signale que l'unité d'administration publique (UAP) s'appelle l'OTW. Dans ce cadre, il explique que toute référence au passé et à des organismes qui n'existent plus juridiquement n'a pas de sens. Dès lors, l'OTW, qui est l'UAP, est à distinguer de la marque commerciale, qui est LeTEC. Il précise qu'il s'agit d'une décision du conseil d'administration sous la législature 2019-2024.

En outre, il fait savoir que le décret de 2019 fusionne six entités : les cinq TEC et la SRWT et qu'il faut nécessairement intégrer une série d'éléments et de notions liées à la fusion. Il ajoute que maintenant que la fusion appartient au passé et que la procédure de fusion a disparu, tous les termes liés à cette période n'ont plus de sens. L'objectif est d'avoir un texte le plus lisible sur le plan juridique et le plus proche de la réalité.

M. Hazée note que des concepts comme celui de ligne secondaire disparaissent du décret alors qu'ils figurent toujours dans la Stratégie régionale de mobilité. Il fait donc part de son étonnement.

Vote

L'article 4 est adopté par 7 voix contre 3.

Article 5

Amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3) déposé par MM. Crampont et Lefèbvre

M. Crampont signale que l'amendement proposé vise à assurer que l'OTW demeure le seul opérateur de transport sous l'autorité du Gouvernement wallon.

Votes

L'amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3) déposé par MM. Crampont et Lefèbvre est rejeté par 6 voix contre 4.

L'article 5 est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

Article 6

Amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) déposé par M. Hazée

M. Hazée demande si les infrastructures de bus sont concernées. Il fait ainsi part de sa surprise quant à l'utilisation du mot « gare » au treizièmement de la disposition en projet qui semble restrictif.

Par rapport à l'amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4), il explique qu'il vise à préciser que lorsqu'il est question de concertation des parties prenantes locales, cela inclut la consultation systématique de chaque commune concernée lorsqu'il y a une modification du plan de transport qui l'impacte.

M. le Ministre explique que, jusqu'à présent, rien n'était prévu pour ces infrastructures et que la gestion de celles-ci est une mission reconnue au sein de l'OTW. Elles sont à la fois les bus, c'est-à-dire les véhicules qui roulent avec des roues, le métro, le rail souterrain, et le tram, le rail en surface. Il signale que les *busways* sont bien intégrés comme une forme de bus.

Par ailleurs, il renvoie à l'article 30 du contrat de service public révisé qui évoque des parties prenantes locales en cas d'adaptation. Il précise que cela vise, à la fois les autorités locales, mais également, et cela constitue une nouveauté, les associations d'usagers et les représentants de comités de quartier.

M. Hazée estime que lorsque l'on mentionne le mot « gare », cela donne le sentiment qu'il y a une restriction par rapport à la réalité. Il pense ainsi aux infrastructures de sites propres, dont certaines sont gérées par l'OTW directement et d'autres en partenariat avec le Service public de Wallonie (SPW) ou des communes.

Concernant l'amendement n° 1, il précise que le contrat de service public, s'il mentionne l'objectif, donne tous les pouvoirs à l'OTW concernant les modalités puisqu'il mentionne explicitement que le niveau, les moyens, la durée et la diversité des parties prenantes sont adaptés par l'OTW en fonction de ce qui est réalisé ou en discussion.

Votes

L'amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) déposé par M. Hazée est rejeté par 6 voix contre 4.

L'article 6 est adopté par 6 voix contre 4.

Article 7

Amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) déposé par M. Daye

Amendements n° 2 et 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) déposés par M. Hazée

M. Hazée note que le dernier alinéa mentionne une indexation annuelle des tarifs et que la formulation laisse penser qu'il y a une forme de mécanique automatique. Il fait part de sa surprise quant aux modalités d'application. Il signale que jusqu'à présent, il n'y a pas, chaque année, de manière mécanique, une indexation du prix du billet, des abonnements et des différents produits puisque sinon, cela conduirait à des centimes ou des décimales qui rendraient la vie des gens extrêmement complexe. Il juge qu'il y a une forme de bon sens dans la manière dont cela fonctionne aujourd'hui.

Deuxièmement, il relève la volonté du Gouvernement de faire payer plus cher les journalistes, et ce dans une période où la liberté de la presse est parfois contestée et où les conditions économiques d'exercice de celle-ci sont plus critiques. Il fait part de son étonnement par rapport à ce choix.

Par rapport aux deux amendements, il explique qu'ils visent à limiter un petit peu l'autonomie de l'opérateur. Le premier vise à ce que ce ne soit pas l'OTW qui puisse appliquer, selon son bon vouloir, les lignes de conduite fixées par les balises minimales, et ce en instaurant un caractère davantage engageant. Le second vise à ce que ce soit bien le contrat de service public qui soit le garant. Il estime que ce n'est pas le cas aujourd'hui, puisqu'à défaut, c'est l'OTW qui prévaut.

M. le Ministre indique, en ce qui concerne la gratuité pure, que le décret en projet fixe les catégories qui, de façon exclusive, bénéficient de la gratuité. Il fait donc savoir qu'il n'y a donc pas de marge d'interprétation dans le chef de l'OTW.

Ensuite, il reconnaît que certaines catégories qui bénéficient aujourd'hui de la gratuité n'en bénéficient plus. Il signale avoir des difficultés à expliquer pourquoi les parlementaires, les communes ou les journalistes bénéficieraient d'une gratuité, alors que l'ensemble des travailleurs et des usagers paient leur abonnement ou leur ticket en montant dans le bus, dans le tram ou dans le métro.

Par rapport à l'indexation, il explique qu'il s'agit bien de s'assurer que, globalement, l'indexation est appliquée aux tarifs de LeTEC. Il précise que cela ne signifie pas une application mécanique à chaque élément de la grille tarifaire mais qu'il faut que globalement, les recettes liées aux tarifs intègrent ces 3 pour cent.

M. Hazée regrette le choix de supprimer la gratuité des transports aux journalistes et constate que M. le Ministre n'explique pas ce choix.

M. Mugemangango fait part du soutien du Groupe PTB quant à la suppression de la gratuité aux parlementaires. Il fait également part de son souhait que, par souci de cohérence, le Groupe Les Engagés soutienne également les propositions du Groupe PTB concernant d'autres avantages parlementaires qui sont toujours très importants.

Ensuite, par rapport aux raisons qui justifient la gratuité pour les journalistes, il estime que, comme d'autres professions, les journalistes ne sont pas limités simplement aux déplacements domicile-travail. Il signale ainsi que dans le cadre de leur travail, ils sont amenés à se déplacer très régulièrement. Deuxièmement, sur un plan politique, il juge que le droit à une information étayée et démontrée est important. Enfin, il considère qu'une troisième justification réside dans les attaques sans précédent, notamment du parti de M. le Ministre et de différents Gouvernements auxquels sa formation politique participe. Le commissaire estime qu'il aurait donc fallu adopter une certaine réserve en la matière.

Votes

L'amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) déposé par M. Daye est adopté à l'unanimité des membres.

Les amendements n° 2 et 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) déposés par M. Hazée sont rejetés par 6 voix contre 4.

L'article 7 tel qu'amendé est adopté par 6 voix contre 4.

Articles 8 à 10

Les articles 8 à 10 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Votes

Les articles 8 à 10 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Article 11

Amendement n° 2 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3) déposé par MM. Crampon et Lefèvre visant à remplacer l'article 11

M. Crampon signale que si le Groupe PS peut soutenir la volonté du Gouvernement de supprimer le *change manager*, il considère que le maintien des or-

ganes de consultation des bassins de mobilité (OCBM) est indispensable pour assurer l'information des communes et organiser avec elles le transport public en Wallonie. Il indique que c'est ce qui justifie le dépôt de l'amendement n° 2 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3).

Votes

L'amendement n° 2 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3) déposé par MM. Crampont et Lefèbvre visant à remplacer l'article 11 est rejeté par 6 voix contre 4.

L'article 11 est adopté par 6 voix contre 4.

Articles 12 à 16

Les articles 12 à 16 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Votes

Les articles 12 à 16 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Article 17

M. Crampont souhaiterait savoir ce qui justifie l'allongement du délai contenu à l'article 17.

M. le Ministre indique que cela correspond à un alignement avec les délais qui sont pratiqués habituellement, qui font que cela arrive plutôt au mois de mai qu'au mois d'avril.

Vote

L'article 17 est adopté à l'unanimité des membres.

Articles 18 à 20

Les articles 18 à 20 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Votes

Les articles 18 à 20 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Article 21

M. Crampont voudrait savoir si l'Autorité organisatrice du transport (AOT) devient l'interlocutrice de l'OTW au sein de l'administration et si elle est bien logée au sein du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). En outre, le commissaire souhaiterait connaître le cadre actuel du personnel. Enfin, il demande confirmation que l'AOT n'exerce plus de contrôle direct sur l'OTW.

M. le Ministre rappelle que l'AOT est une direction au sein du Département de la mobilité de la Direction générale du SPW MI. Il précise que sa mission est à la

fois celle de régulateur et celle de facilitateur. Pour ce qui concerne le cadre du personnel, il signale qu'il s'élève entre 30 et 40 personnes.

Vote

L'article 21 est adopté à l'unanimité des membres.

Article 22

Amendements n° 4 à 8 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) déposés par M. Hazée

Amendement n° 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3) déposé par MM. Crampont et Lefèbvre

M. Hazée demande davantage de précisions concernant la concertation avec les acteurs de la mobilité contenue au 1° ajouté à l'article 31/1 en projet.

Ensuite, l'orateur souhaiterait avoir des précisions quant au nombre de mobipôles en Wallonie.

Enfin, il note qu'il est mentionné une « facilitation de la collaboration avec les gestionnaires de voiries régionales et l'OTW ». Il souhaiterait savoir ce qui est prévu pour les voiries communales qui constituent parfois des éléments majeurs pour l'OTW.

Il poursuit son exposé en abordant les cinq amendements déposés (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) et qui visent trois objectifs.

Il signale ainsi que le premier objectif est d'encadrer davantage l'autonomie donnée à l'OTW au niveau de l'offre. À ce titre, il y a l'amendement n° 4 qui propose que l'AOT rende un avis contraignant sur l'ensemble des modifications, sur l'ensemble des changements de réseau. Dans l'hypothèse où cet amendement ne convainc pas, il explique qu'il y a alors un découpage avec les amendements n° 5 et n° 7. L'amendement n° 5 vise à ce que l'avis déjà prévu, non contraignant pour les lignes structurantes soit rendu contraignant. L'amendement n° 7 vise à ce que l'on ajoute un avis non contraignant pour les changements qui ne visent pas les lignes structurantes.

Il aborde ensuite le deuxième objectif lié à l'enjeu de la publicité de ces avis. Il estime important que, dès le moment où ils alimentent le débat au minimum au sein de l'OTW par rapport à l'évolution de l'offre, ces avis soient rendus publics.

L'intervenant explique enfin que le troisième objectif est de garantir que la même publicité soit donnée au rapport semestriel fait sur l'exécution du contrat de service public par l'AOT.

M. Crampont estime que l'article 22, 5°, a, comporte un oubli. En effet, il vise les voiries régionales mais le réseau de transports, en ce compris le réseau structurant, s'étend aussi sur les voiries communales. Il explique que c'est ce qui justifie le dépôt de l'amendement n° 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3).

M. le Ministre signale que c'est l'AOT qui propose au Gouvernement, en concertation avec les acteurs de mobilité, en particulier l'OTW, la méthodologie de définition des liaisons structurantes de transport public,

régional et mobipôle. Il reconnaît que d'autres acteurs, comme les centrales locales de mobilité ou, dans un certain nombre de cas, l'opérateur ferroviaire pourraient être également associés. Cependant, il signale qu'une telle inscription nécessite la conclusion d'un accord de coopération.

Au sujet des mobipôles, il explique que le travail est aujourd'hui mené par le Département de la mobilité, en lien avec la politique du territoire, et qu'il consiste à croiser les besoins identifiés en matière de noeuds multimodaux situés en dehors des gares de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), puis à cartographier ces besoins et à rendre cette cartographie publique. Il part du principe qu'une nécessité existe sur le territoire, notamment dans les communes non desservies par la SNCB, pour qu'un service de mobipôle puisse y être déployé, en fonction de la taille et de la configuration du territoire communal. L'orateur cite l'exemple de Nandrin, où un tel équipement associe un abribus fermé, des espaces de parking pour les voitures, des recharges pour véhicules électriques et un certain nombre de correspondances LeTEC. Il souligne que la matérialisation de ces équipements suppose une localisation bien conçue, intégrant à la fois une politique territoriale et une politique de mobilité.

Pour ce qui concerne les avis contraignants et non contraignants, il rappelle que toute modification de parcours nécessite aujourd'hui l'avis contraignant de l'AOT. Il présente le point d'inflexion porté par le Gouvernement dans le texte en projet, qui consiste à confier à l'OTW la responsabilité des choix et des adaptations de lignes et d'horaires en dehors des lignes structurantes, matière qui relève selon lui de son autonomie de gestion. Il précise que cette autonomie n'est pas sans contrepartie puisqu'une concertation est prévue avant toute adaptation et que l'OTW devra démontrer, chiffres à l'appui, que la modification apporte une amélioration du service. Il estime qu'une réelle agilité d'adaptation à la réalité de terrain suppose de quitter la logique actuelle, dans laquelle toute modification requiert l'accord de l'OTW.

L'intervenant indique qu'il ne peut soutenir les amendements de M. Hazée, qui reviennent à faire de l'AOT l'autorité qui décide et de l'OTW l'opérateur qui exécute. Il juge que cette logique montre ses limites, sans qu'il entende critiquer la qualité du travail des uns et des autres, et considère que tout régler comme du papier à musique par l'administration wallonne conduit à des situations contreproductives.

Il fait état de ses échanges avec la direction générale de l'OTW, avec les directions territoriales des *business units* et avec les chauffeurs, dont il ressort une incompréhension à l'égard de choix effectués de façon trop déconnectée du terrain. Il observe que ces choix, rationnels sur le papier, ne correspondent pas à ce qui est ressenti et vécu, ni aux besoins captés par le terrain, et il ajoute que ces procédures allongent le délai d'adaptation de l'offre face à un problème ponctuel identifié.

Il tient l'article en discussion pour majeur et reconnaît à l'AOT sa raison d'être comme tour de vigilance et gardienne du contrat de service public (CSP), tout en estimant qu'elle ne peut descendre dans le micromanagement. Sur la transparence des échanges et des avis, il rappelle qu'elle doit figurer dans les rapports,

en vertu d'une obligation du règlement européen, et se déclare ouvert à l'un des amendements permettant d'en rapprocher la fréquence au-delà du rythme annuel.

Quant à la proposition de M. Crampont visant à confier à l'AOT l'organisation et la facilitation de la collaboration entre gestionnaires de voirie régionale et à y ajouter, pour l'OTW, les voiries communales, il doute que l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) soit favorable à cette logique. Il rappelle que l'idée initiale tient à la position de l'AOT au cœur de l'organisation de la direction générale Mobilité et Infrastructures, où des collègues préparent les travaux routiers et de réaménagement, de sorte que la Région wallonne s'adresse à la Région wallonne. Il illustre cette collaboration par la nécessité de préserver une bande de bus, d'installer, à l'occasion du réaménagement d'un carrefour, des feux se déclenchant à l'approche des bus, ou encore de traiter les files qui bloquent les bus et pénalisent leur vitesse commerciale.

L'orateur admet que l'AOT dispose de cette autorité vis-à-vis des collègues des autres départements et directions de l'OTW mais il se montre prudent à l'égard des autorités communales. Il conçoit que l'AOT propose ses services aux communes qui le souhaitent dans le cadre du plan communal de mobilité mais il estime que l'inscription de ce rôle dans le décret exposerait le Gouvernement à de vives protestations des municipalités, qui s'interrogeraient sur la tutelle ainsi imposée à leurs travaux communaux. Il conclut sur ce point en invitant les auteurs de l'amendement à y réfléchir.

M. Hazée déclare pouvoir entendre M. le Ministre sur le micromanagement et admet qu'il existe sans doute une différence entre le déplacement de quelques minutes d'une ligne ou d'un arrêt et la révision d'une ligne dans son ensemble, qu'elle soit structurante ou non. Il rappelle toutefois que, si c'est le caractère contraignant de l'avis qui pose problème, sa logique d'amendement subsidiaire permet au minimum de recueillir un avis de l'AOT, y compris pour les lignes qui ne sont pas appelées à être structurantes.

L'orateur souligne ensuite que la publicité constitue un des éléments clés pour que le débat public continue à vivre et salue par avance l'ouverture manifestée à l'égard des deux amendements formulés à cet égard.

Mme Fafchamps estime que certains des amendements déposés à l'article 22 vont à l'encontre de l'esprit du texte, en particulier l'amendement n° 4 du Groupe Ecolo, qui vise à rendre contraignant l'avis de l'AOT, alors que l'objectif poursuivi consiste à donner davantage d'autonomie à l'OTW. Elle juge qu'il ne serait dès lors pas logique de le voter. Elle ajoute que d'autres amendements ajoutent de la complexité là où la simplification est recherchée et qu'ils ne recueilleront pas davantage de soutien.

L'oratrice fait savoir en revanche que la majorité votera l'amendement n° 8. Elle explique que, même si le droit européen et le CSP couvrent déjà cette matière, l'établissement d'un rapport de synthèse du comité de suivi deux fois par an plutôt qu'une fois recueille son accord et permet d'accroître la transparence.

Votes

Les amendements n° 4 et 5 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) déposés par M. Hazée sont rejetés par 9 voix contre 1.

Les amendements n° 6 et 7 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) déposés par M. Hazée sont rejetés par 6 voix contre 4.

L'amendement n° 8 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) déposé par M. Hazée est adopté à l'unanimité des membres.

L'amendement n° 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3) déposé par MM. Crampont et Lefèbvre est rejeté par 6 voix contre 4.

L'article 22 tel qu'amendé est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

Article 23

L'article 23 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Vote

L'article 23 est adopté à l'unanimité des membres.

Article 24

M. Hazée signale que cet article concerne le CSP et plus particulièrement les modalités de transmission de données entre l'OTW et l'AOT. Il juge que c'est un élément clé pour nourrir le travail partagé entre les deux interlocuteurs.

L'orateur souhaite relayer la préoccupation de certaines communes et villes qui parfois souhaitent en savoir plus sur la fréquentation, la manière dont le réseau vit sur leur territoire, et se heurtent à des réticences, à une forme de lourdeur.

M. le Ministre indique partager une partie des critiques formulées par M. Hazée mais signale que les datas de l'OTW sont en libre accès.

Toutefois, il reconnaît que l'interprétation des datas suscite quelquefois des discussions.

Vote

L'article 24 est adopté par 9 voix contre 1.

Article 25

L'article 25 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Vote

L'article 25 est adopté par 6 voix contre 4.

Article 26

L'article 26 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Vote

L'article 26 est adopté à l'unanimité des membres.

Articles 27 à 38

M. Hazée renvoie aux remarques formulées lors de la discussion générale par rapport aux éléments de proportionnalité sur plusieurs des articles de ce chapitre.

Votes

Les articles 27 à 38 sont adoptés par 9 voix et 1 abstention.

Article 39

Amendement n° 2 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) déposé par M. Daye

M. le Président indique qu'il s'agit d'un amendement technique et précise que le mot « décret » doit être remplacé par le mot « article » pour ne pas prêter à confusion.

Votes

L'amendement n° 2 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) déposé par M. Daye est adopté à l'unanimité des membres.

L'article 39 tel qu'amendé est adopté par 9 voix et 1 abstention.

Articles 40 à 45

Les articles 40 à 45 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Votes

Les articles 40 à 45 sont adoptés par 9 voix et 1 abstention.

Articles 46 et 47

Les articles 46 et 47 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Votes

Les articles 46 et 47 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Article 48

Amendement n° 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) déposé par M. Daye

M. le Président signale que l'amendement n° 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) comprend deux corrections techniques.

Votes

L'amendement n° 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) déposé par M. Daye est adopté à l'unanimité des membres.

L'article 48 tel qu'amendé est adopté à l'unanimité des membres.

Article 49

L'article 49 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Vote

L'article 49 est adopté par 7 voix contre 3.

Article 50

L'article 50 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Vote

L'article 50 est adopté à l'unanimité des membres.

Article 51

L'article 51 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Vote

L'article 51 est adopté par 9 voix et 1 abstention.

Article 52

L'article 52 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Vote

L'article 52 est adopté par 7 voix contre 3.

Articles 53 et 54

Les articles 53 et 54 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Votes

Les articles 53 et 54 sont adoptés par 6 voix contre 3 et 1 abstention.

VI. VOTE SUR L'ENSEMBLE

Par 6 voix contre 4, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux recommande l'adoption du projet de décret tel qu'amendé par l'assemblée plénière.

VII. RAPPORT

À l'unanimité des membres, il est décidé de faire confiance au président et aux rapporteurs pour l'élaboration du rapport.

Les Rapporteurs,
J.-P. BASTIN
B. LEFÈVRE

Le Président,
M. DAYE

VIII. TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne

Chapitre 1^{er} - Modifications du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne

Article 1^{er}

Dans le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, modifié en dernier lieu par le décret du 18 décembre 2024, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° les mots « ayant les transports » sont chaque fois remplacés par les mots « qui a la Mobilité » ;
- 2° le mot et l'abréviation « la SRWT » sont chaque fois remplacés par le mot et l'abréviation « l'OTW ».

Art. 2

Dans le chapitre I^{er} du même décret, l'intitulé de la section I est remplacé par ce qui suit :

« Section I. Création et missions ».

Art. 3

L'article 1^{er} du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 6 avril 2023, est remplacé par ce qui suit :

« Article 1^{er}. §1^{er}. Il est créé un Opérateur de Transport de Wallonie, en abrégé l'OTW, dont le siège social est établi à Namur.

L'OTW est une personne morale de droit public dont les statuts sont conformes au présent décret et pour le surplus, pour autant qu'il n'y soit pas dérogé, au Code des sociétés et des associations, en particulier aux dispositions relatives aux sociétés anonymes.

§2. Le capital social de l'OTW est représenté par des actions de catégories A et B.

Les actions de catégorie A confèrent tous les droits. Chaque commune wallonne détient une action de catégorie B qui lui a été attribuée en échange de ses participations dans le capital des anciennes sociétés d'exploitation. Les titulaires d'actions de catégorie B peuvent participer à l'assemblée générale avec voix consultative. ».

Art. 4

L'article 1^{er}*bis* du même décret, inséré par le décret du 1^{er} mars 2012 et modifié par le décret du 29 mars 2018, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 1^{er}*bis*. Pour l'application du présent décret, l'on entend par :

1° le règlement européen n° 1370/2007 : le règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;

2° les services réguliers : les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés ;

3° les services réguliers spécialisés : les services réguliers qui assurent le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs ;

4° les anciennes sociétés d'exploitation : les sociétés d'exploitation territoriales existant avant leur absorption par l'Opérateur de transport de Wallonie, intervenue avec effet au 1^{er} janvier 2019 ;

5° l'obligation de service public : l'exigence définie par le Gouvernement en vue de garantir des services d'intérêt général de transport de personnes et activités connexes ;

6° la responsabilité sociétale : l'intégration par l'OTW de préoccupations sociales et environnementales à son activité commerciale et ses relations avec les parties prenantes dans une optique de développement durable ;

7° l'autorité organisatrice de transport : le service de l'administration qui est désigné par le Gouvernement et dont les missions sont décrites à l'article 31/1 ;

8° le schéma de développement du territoire : tel que visé à l'annexe à l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 avril 2024 adoptant définitivement le schéma de développement du territoire et abrogeant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 1999 adoptant définitivement le schéma de développement de l'espace régional.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 3°, les services visés sont qualifiés de spécialisés quel que soit l'organisateur des transports.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 4°, les sociétés visées sont les suivantes :

- 1° le TEC Brabant wallon ;
- 2° le TEC Charleroi ;
- 3° le TEC Hainaut ;
- 4° le TEC Liège-Verviers ;
- 5° le TEC Namur-Luxembourg.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 5°, ces services sont ceux qu'un opérateur n'assumerait pas, ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions, sans contrepartie. L'appréciation de cette obligation s'effectue au regard de l'intérêt commercial propre de l'opérateur. ».

Art. 5

Dans le même décret, il est inséré un article 1^{er}*ter* rédigé comme suit :

« Art. 1^{er}*ter*. Le Gouvernement est l'autorité locale compétente au sens du Règlement européen n° 1370/2007.

L'OTW est un opérateur interne au sens de ce même règlement n° 1370/2007.

Dans ce cadre et dans les limites fixées par le présent décret, le Gouvernement peut octroyer à l'OTW un droit exclusif dont il détermine le contenu et une compensation dont il fixe le mode de calcul. Ce droit exclusif et cette compensation sont contenus dans un contrat de service public conformément au chapitre III. ».

Art. 6

L'article 2 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 2. L'OTW a pour objet l'étude, la promotion, l'établissement et l'exploitation des services de transport public des personnes.

L'OTW a pour mission :

1° d'établir un plan de transport à l'échelle du territoire de la Région wallonne, de le mettre en oeuvre et de concerter régulièrement les parties prenantes locales dans le cadre de l'évolution de ses services ;

2° de définir la politique commerciale applicable aux transports publics de personnes et de définir les structures tarifaires ;

3° d'assurer la promotion de ses services et l'information de la clientèle, y compris de la clientèle potentielle ;

4° d'acquérir tout moyen nécessaire à la réalisation de ses missions, en ce compris :

- a) les installations ;
- b) le matériel roulant ;
- c) l'équipement ;
- d) l'outillage ;

5° de recruter le personnel et d'en assurer la gestion ;

6° d'acquérir, d'aliéner ou de louer tous biens mobiliers et immobiliers nécessaires pour l'accomplissement de ses missions ;

7° de vendre ou de céder des biens immobiliers ;

8° d'examiner les projets de services réguliers spécialisés ;

9° de transmettre à l'autorité organisatrice de transport ses besoins en nouvelles infrastructures de transport public ;

10° de définir et réaliser le programme pluriannuel d'investissements en matière d'infrastructure de transports publics et pour lesquels l'OTW bénéficie de subventions selon les modalités arrêtées par le Gouvernement, les biens ainsi subventionnés étant, de plein droit et sans indemnité, transférés à la Région wallonne en cas de dissolution de l'OTW ;

11° d'assurer, pour ce qui le concerne, les relations avec la S.N.C.B. ou tout autre organisme régional, national ou international de transports publics, en vue de concrétiser les objectifs d'intermodalité fixés ;

12° d'exécuter toute mission d'intérêt général que lui confie le Gouvernement ;

13° d'assurer la gestion des infrastructures de gare bus, de métro léger et de tramway.

Ces missions sont encadrées par les obligations de service public qui sont précisées dans le contrat de service public approuvé par le Gouvernement. L'OTW exerce ses missions dans une logique d'efficacité économique, de maîtrise des coûts et de soutenabilité budgétaire. ».

Art. 7

Dans le même décret, il est inséré un article 2*bis* rédigé comme suit :

« Art. 2*bis*. L'OTW peut appliquer, dans le cadre de la fixation de ses tarifs, des régimes de réduction et de gratuité.

Ces régimes sont encadrés comme suit :

1° les catégories d'usagers pouvant bénéficier d'une réduction généralisée sont les suivantes :

- a) les personnes en situation de précarité ;
- b) les jeunes ou les étudiants ;
- c) les familles nombreuses ;

2° les catégories pouvant bénéficier d'un tarif préférentiel sous conditions sont :

- a) les groupes de mouvement de jeunesse ;
- b) les personnes âgées ;

3° les catégories d'usagers bénéficiant de la gratuité sont exclusivement :

- a) les enfants de moins de douze ans ;
- b) les anciens combattants, les victimes de guerre ou leurs ayants droit ;

c) les personnes malvoyantes ou non voyantes disposant de la carte nationale de réduction pour les transports en commun ;

d) les accompagnateurs des personnes en situation de handicap disposant de la carte nationale « accompagnateur gratuit » ;

e) les travailleurs des opérateurs de transport public régionaux ainsi que les membres composant leur ménage.

Le contrat de service public, ou à défaut l'OTW, précise les catégories d'usagers, les modalités et les conditions des régimes visés à l'alinéa 1^{er}.

L'OTW applique une indexation annuelle des tarifs sur base du dernier indice des prix à la consommation publié par le Service public fédéral Économie. ».

Art. 8

Dans l'article 5*bis*, §4, du même décret, inséré par le décret du 1^{er} mars 2012 et modifié par le décret du 29 mars 2018, le mot « TEC » est remplacé par le mot et l'abréviation « l'OTW ».

Art. 9

Dans l'article 5*ter*, du même décret, inséré par le décret du 1^{er} mars 2012 et modifié par le décret du 29 mars 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, le mot « wallon » est abrogé ;

2° au paragraphe 3, le mot « wallon » est abrogé.

Art. 10

Dans l'article 5*quinqüies*, §4, 4°, du même décret, inséré par le décret du 29 mars 2018, les mots « des Transports » sont remplacés par les mots « de la Mobilité ».

Art. 11

Dans la section II du chapitre I du même décret, les sous-sections 5 et 6, contenant les articles 5*septies* et 5*octies*, insérées par le décret du 29 mars 2018, sont abrogées.

Art. 12

Dans l'article 7 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 6 avril 2023, les mots « le Code des sociétés et des associations » sont remplacés par les mots « les dispositions générales du Code des sociétés et des associations et par les dispositions de ce Code applicables aux sociétés anonymes ».

Art. 13

Dans le chapitre I du même décret, la section 2/1, contenant l'article 9*ter*, insérée par le décret du 29 mars 2018, est abrogée.

Art. 14

A l'article 10 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1^{er}, le mot « soumise » est remplacé par le mot « soumis » ;

2° le paragraphe 6 est remplacé par ce qui suit :

« §6. Les Commissaires sont invités au dialogue constructif et périodique avec l'OTW visé à l'article 31/1, 3°. ».

Art. 15

Dans l'article 11 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 6 avril 2023, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le contrôle de la situation financière, des comptes généraux et de la régularité, au regard de la réglementation et des statuts, des opérations à constater dans les comptes généraux, est confié à un collège de commissaires aux comptes composé d'un commissaire-réviseur que le Gouvernement désigne parmi les membres de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises, et d'un représentant de la Cour des Comptes. ».

Art. 16

L'article 13 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, dont le texte actuel formera le paragraphe 1^{er}, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit :

« §2. Les provinces et les communes desservies ne peuvent pas assujettir l'OTW à des taxes et des redevances du chef des concessions et des autorisations qui lui sont octroyées. ».

Art. 17

A l'article 15 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots « à la loi du 17 juillet 1975 sur la comptabilité des entreprises » sont remplacés par les mots « au Code de droit économique et à ses arrêtés d'exécution » ;

2° à l'alinéa 2, les mots « 30 avril » sont remplacés par les mots « 31 mai ».

Art. 18

L'intitulé du chapitre II du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Chapitre II. Des anciennes sociétés ».

Art. 19

Dans le chapitre II du même décret, l'article 18, abrogé par le décret du 29 mars 2018, est rétabli dans la rédaction suivante :

« Art. 18. L'OTW succède aux droits et aux obligations de la Société Régionale Wallonne du Transport et des anciennes sociétés d'exploitation qu'il a absorbées avec effet au 1^{er} janvier 2019. ».

Art. 20

Dans le chapitre II du même décret, les articles suivants sont abrogés :

- 1° l'article 29, modifié par le décret du 29 mars 2018 ;
- 2° l'article 31, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018.

Art. 21

Dans le même décret, il est inséré un nouveau chapitre *IIbis* intitulé « Chapitre *IIbis*. De l'autorité organisatrice de transport ».

Art. 22

Dans le chapitre *IIbis*, inséré par l'article 21, il est inséré un article 31/1 rédigé comme suit :

« Art. 31/1. L'autorité organisatrice de transport :

1° propose au Gouvernement, en concertation avec les acteurs de la mobilité, en particulier l'OTW, la méthodologie de définition des liaisons structurantes de transport public régional et de mobipôles, en cohérence avec le schéma de Développement du Territoire dans le cadre de la politique multimodale d'accessibilité au territoire de la Région ;

2° rend un avis non contraignant à l'OTW sur les changements de réseau de l'opérateur répondant à la définition de liaisons structurantes de transport public ;

3° conseille le Gouvernement dans l'élaboration du contrat de service public, assure le suivi et le contrôle de l'exécution du contrat de service public via un dialogue constructif et périodique avec l'opérateur et en fait rapport au Gouvernement et au moins une fois au terme de chaque semestre, réalise un rapport de synthèse relatif à l'exécution du contrat de service public qui est transmis au Parlement et est rendu public ;

4° établit et publie, pour la Région wallonne, le rapport global annuel conformément à l'article 7, §1^{er}, du règlement européen n° 1370/2007 ;

5° en matière d'infrastructures de transport public :

a) organise et facilite la collaboration entre les gestionnaires de voiries régionales et l'OTW sur les voiries desservies par l'OTW, afin :

(1) d'augmenter la vitesse commerciale des transports publics ;

(2) d'assurer l'aboutissement des projets structurants décidés par le Gouvernement ;

(3) d'améliorer la sécurité des usagers des transports publics ;

b) formule au Gouvernement un avis préalable sur les projets structurants. ».

Art. 23

L'article 32 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2012, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 32. Le Gouvernement et l'OTW concluent des contrats de service public d'une durée de cinq ans. A l'échéance des cinq années, le Gouvernement peut arrêter des règles générales provisoires tel que prévu à l'article 8, §3, du décret du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion et aux obligations d'information et ce, pour une durée maximale de dix ans prévue à l'article 4.3 du règlement européen n° 1370/2007. A défaut de signature d'un nouveau contrat au terme des cinq années prévues ou d'une décision du Gouvernement, le contrat est automatiquement prolongé pour une durée d'un an maximum et pour deux fois. ».

Art. 24

A l'article 33 du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1^{er}, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans la phrase liminaire, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « n° 1370/2007 » sont insérés entre les mots « règlement européen » et les mots « , le contrat » ;

2) la phrase liminaire est complétée par les mots « au minimum » ;

b) le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° les obligations de service public, en ce compris la responsabilité sociétale, et les missions déléguées à l'OTW ; » ;

c) le 2° est remplacé par ce qui suit :

« 2° la délégation relative aux modalités visées à l'article 2*bis* ; » ;

d) au 4°, le mot « accordés » est inséré entre le mot « exclusifs » et les mots « et les paramètres » ;

e) le 6° est complété par les mots « liées à la vente des titres de transport entre l'OTW et le Gouvernement ; » ;

f) le 7° est remplacé par ce qui suit :

« 7° les engagements des parties et les mécanismes d'ajustements en cas de non-respect de ceux-ci ; » ;

g) au 11°, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « , par bassin de mobilité, » sont abrogés ;

2) les mots « des lignes essentielles » sont remplacés par les mots « du service » ;

h) le paragraphe est complété par les 13° à 16° rédigés comme suit :

« 13° les objectifs pour contribuer aux orientations stratégiques régionales en matière de mobilité en application du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité ;

14° les modalités de transmission de données entre l'OTW et l'autorité organisatrice de transport ;

15° les modalités relatives au plan de transport, visé à l'article 2, alinéa 2, 1° ;

16° les objectifs d'intermodalité, visés à l'article 2, alinéa 2, 11°. » ;

2° dans l'alinéa 2 du paragraphe 2, les mots « à l'article 1184 du Code civil » sont remplacés par les mots « aux dispositions du Livre 5 du Code civil relatives à la résolution du contrat pour inexécution ».

Art. 25

L'article 33^{ter} du même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 33^{ter}. Le contrat de service public précise dans quelle mesure et pour quels services la sous-traitance peut être envisagée. La mise en concurrence, après consultation du secteur professionnel concerné, le suivi et le contrôle des services sous-traités, ainsi que la définition d'une procédure et d'un cahier des charges harmonisés, sont assurés par l'OTW. Le cahier des charges est rédigé dans le respect de la réglementation sur les marchés publics en vigueur, après consultation du secteur professionnel concerné. ».

Art. 26

Le chapitre IV du même décret, contenant les articles 34 à 36, est abrogé.

Art. 27

Dans le chapitre IV^{bis} du même décret, il est inséré une section I^{re}, intitulée « Section I^{re}. En ce qui concerne tous les services réguliers et réguliers spécialisés, à l'exception de ceux organisés par l'OTW », contenant les articles 36^{bis}, 36^{ter} et 36^{quater} ».

Art. 28

Au chapitre IV^{bis}, dans la section I^{re}, du même décret, l'article 36^{bis}, alinéa 1^{er}, inséré par le décret du 6 décembre 2007, les mots «, en ce qui concerne tous les services réguliers et réguliers spécialisés, à l'exception de ceux organisés par l'OTW » sont insérés entre le mot « autocar » et le « . ».

Art. 29

Dans le même décret, l'article 36^{ter}, modifié en dernier lieu par le décret du 29 mars 2018, est abrogé.

Art. 30

Le chapitre IV^{bis} est complété par une section II, intitulée « Section II. En ce qui concerne les services réguliers et réguliers spécialisés de transport de personnes organisés par l'OTW ».

Art. 31

Dans le même décret, au chapitre IV^{bis}, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36^{quater}/1 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36^{quater}/1. Le Gouvernement peut ériger en infractions administratives les comportements qui sont de nature à entraver le bon fonctionnement du service de transport public organisé par l'OTW, ou à porter préjudice aux usagers du réseau de service de transport public organisé par l'OTW, à leur auteur, à l'OTW ou aux sociétés chargées de l'exploitation de services réguliers et services réguliers spécialisés en vertu de l'article 33^{ter}, y compris lorsqu'un véhicule est impliqué. ».

Art. 32

Dans le même décret, au chapitre IV^{bis}, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36^{quater}/2 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36^{quater}/2. §1^{er}. Le Gouvernement peut établir des amendes administratives contre les infractions visées à l'article 36^{quater}/1. L'amende administrative s'élève au maximum à 500 euros. Au 1^{er} janvier de chaque année, ce montant de 500 euros est, automatiquement et de plein droit, indexé sur la base de l'indice santé. Cette indexation est calculée en multipliant le montant de 500 euros par l'indice-santé du mois de novembre de l'année précédant celle au cours de laquelle l'indexation est appliquée, et en le divisant par l'indice-santé du mois de l'entrée en vigueur du présent article. Le résultat de ce calcul est arrondi à l'euro le plus proche.

Les mineurs qui commettent une infraction visée à l'article 36^{quater}/1 et ayant atteint l'âge de quatorze ans accomplis au moment des faits, peuvent être sanctionnés par une amende administrative dont le maximum ne peut dépasser 175 euros.

§2. Le Gouvernement peut prévoir, en lieu et place de l'amende administrative, une ou plusieurs des mesures alternatives suivantes :

1° la prestation citoyenne, applicable aux contrevenants majeurs ou mineurs, consistant en l'exécution, par le contrevenant, d'une prestation d'intérêt général au bénéfice de la collectivité ;

2° la médiation locale, applicable aux contrevenants mineurs et dans les cas déterminés par le Gouvernement, consistant en une mesure visant, avec l'intervention d'un médiateur, à permettre au contrevenant de réparer ou d'indemniser le dommage causé ou de contribuer à l'apaisement du conflit. ».

Art. 33

Dans le même décret, au chapitre IV*bis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/3 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/3. §1^{er}. Le Gouvernement peut, à titre de sanction accessoire à l'amende administrative, prévoir :

1° le retrait, temporaire ou définitif, d'un titre de transport ;

2° le refus de délivrer un nouveau titre de transport ;

3° la suspension temporaire de l'accès au service de transport à la demande organisé par l'OTW.

La durée cumulée des mesures visées à l'alinéa 1^{er} ne peut excéder trois ans.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le contrevenant conserve la possibilité de circuler sur le réseau de l'OTW au moyen d'un titre de transport sur support non rechargeable.

§2. Sans préjudice des peines prévues par la loi, le juge peut, lors du prononcé de la condamnation, interdire l'accès à l'ensemble ou à une partie des exploitations de l'OTW, pour une durée comprise entre quinze jours et un an, à toute personne déclarée coupable :

1° d'une infraction visée aux articles 193 à 197 et 237 du Code pénal ;

2° d'une infraction visée à l'article 3 de la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public.

L'alinéa 1^{er} ne s'applique que lorsque l'infraction a été commise à l'encontre :

1° d'un membre du personnel de l'OTW, ou ;

2° d'un membre du personnel des sociétés chargées de l'exploitation des services réguliers ou des services réguliers spécialisés en vertu de l'article 33*ter*.

En cas de récidive, la durée maximale de l'interdiction d'accès visée à l'alinéa 1^{er} est portée à deux ans. ».

Art. 34

Dans le même décret, au chapitre IV*bis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/4 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/4. §1^{er}. Le Gouvernement désigne les membres du personnel de l'OTW qui constatent les infractions visées à l'article 36*quater*/1, en tant qu'agents constatateurs.

A cet effet, et sans préjudice de la compétence reconnue par ou en vertu d'autres dispositions législatives ou réglementaires à d'autres personnes, les membres du personnel désignés ont la qualité d'agent de police judiciaire. Ils prêtent serment devant le Tribunal de première instance de leur résidence.

Dans l'exercice de leurs missions, les agents constatateurs peuvent interroger toute personne sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de la sur-

veillance, à la recherche ou à la constatation des infractions.

Ils peuvent procéder à des contrôles d'identité afin de vérifier le respect des conditions de transport de l'OTW, des dispositions du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, y compris à titre préventif, ou afin d'établir un constat d'infraction. Ils peuvent obtenir, sans déplacement ou recherche, la production de tout document utile à l'accomplissement de leurs missions. Ils peuvent en prendre copie par photographie ou par tout autre procédé technique assurant une reproduction fidèle du document, ou l'emporter contre récépissé.

Lorsque la personne invitée à s'identifier au moyen d'une pièce d'identité valable, entendue comme tout document officiel émanant d'une autorité compétente comprenant une photographie et pouvant établir son identité, refuse de s'y conformer ou communique une identité manifestement douteuse, les agents constatateurs peuvent requérir l'assistance des services de police. Dans ce cas, ils peuvent maintenir la personne sur place jusqu'à leur arrivée. La rétention ne peut pas durer plus de trente minutes. Les modalités de transmission, par les services de police aux agents constatateurs, des données d'identification nécessaires à la rédaction de leur procès-verbal sont fixées par un protocole de collaboration conclu entre le Gouvernement et les autorités fédérales compétentes.

§2. La désignation des membres du personnel de l'OTW visés au paragraphe 1^{er} est attestée par une carte de légitimation leur permettant de justifier de leur qualité d'agent de police judiciaire sur le terrain.

Les traitements de données à caractère personnel nécessaires à l'élaboration et à la gestion de cette carte poursuivent les finalités suivantes : attester la qualité d'agent de police judiciaire sur le terrain et suivre les cartes en circulation aux fins de garantir la sécurité juridique.

Ils portent sur les catégories de données suivantes : les données d'identification, à savoir le nom, le prénom et la photo d'identité ; les données de désignation, à savoir la date de l'arrêté, la business unit et le matricule ; les données de la carte, à savoir le numéro, le statut et le motif de restitution. Les personnes concernées sont les membres du personnel désignés en application du paragraphe 1^{er}.

L'OTW est le responsable du traitement pour la désignation des membres du personnel comme agents de contrôle, la tenue du registre des désignations, ainsi que pour la collecte en amont des données à caractère personnel nécessaires à la confection de la carte de légitimation et leur transmission à l'administration désignée par le Gouvernement, ci-après dénommée l'administration. L'administration est le responsable du traitement pour la tenue du registre des cartes de légitimation en cours de validité et restituées, ainsi que pour la destruction des cartes de légitimation.

L'accès aux données est limité aux agents de l'OTW et de l'administration préposés à la gestion et à la confection des cartes de légitimation, ainsi qu'à leurs suppléants, et fait l'objet d'une journalisation.

Les données sont conservées pour la durée nécessaire à ces finalités, sans excéder ce qui est requis pour l'attestation de la qualité d'agent et l'établissement de la preuve devant les juridictions.

Le Gouvernement détermine le modèle de la carte, les modalités de délivrance, de renouvellement, de restitution, de retrait et de destruction de celle-ci, ainsi que les modalités d'exécution des traitements visés à l'alinéa précédent, notamment les durées précises de conservation et les mesures techniques et organisationnelles applicables.

Les données ne peuvent être traitées à d'autres fins que celles énoncées ci-dessus. ».

Art. 35

Dans le même décret, au chapitre *IVbis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article *36quater/5* est inséré, rédigé comme suit :

« Art. *36quater/5*. Les agents constatateurs, ainsi que toute personne liée par un contrat de travail à l'OTW ou aux sociétés chargées de l'exploitation de services réguliers et services réguliers spécialisés en vertu de l'article *33ter*, confisquent, dans l'exercice de leurs fonctions, tout titre de transport qui a été falsifié ou contrefait, ou tout titre de transport nominatif qui est utilisé par une personne qui n'en est pas le titulaire. Le titulaire légitime d'un titre de transport nominatif confisqué en raison de son utilisation par un tiers peut récupérer ce titre dans un espace de vente LETEC. ».

Art. 36

Dans le même décret, au chapitre *IVbis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article *36quater/6* est inséré, rédigé comme suit :

« Art. *36quater/6*. §1^{er}. Les infractions sont constatées au moyen de procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire par les agents constatateurs.

Les procès-verbaux peuvent être établis par les agents constatateurs sur la base de déclarations faites par toute personne liée par un contrat de travail à l'OTW ou aux sociétés chargées de l'exploitation de services réguliers et services réguliers spécialisés en vertu de l'article *33ter*, alors qu'ils sont dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, les procès-verbaux ne font pas foi jusqu'à preuve du contraire.

§2. En fonction de l'organisation interne et des moyens techniques disponibles, les procès-verbaux, ainsi que tous les actes de procédure et documents visés par le présent décret et ses arrêtés d'exécution, peuvent être établis, notifiés et conservés sous forme électronique. Ils ont la même valeur juridique et la même force probante que s'ils avaient été établis sur support papier, pour autant qu'ils aient été conservés de manière à en garantir l'intégrité. En cas de notification sous forme électronique, une copie de l'acte ou du document est également transmise au contrevenant par envoi postal.

§3. Lorsqu'ils sont établis sous forme électronique, ces documents sont revêtus soit d'une signature électronique, soit d'un cachet électronique.

Le Gouvernement détermine le niveau d'exigence de la signature ou du cachet électronique, simple, avancé ou qualifié, au sens du règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur, en fonction de la nature de l'acte et des nécessités techniques.

À défaut de précision par le Gouvernement, la signature électronique qualifiée est requise pour le procès-verbal et la décision d'infliger une amende administrative. ».

Art. 37

Dans le même décret, au chapitre *IVbis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article *36quater/7* est inséré, rédigé comme suit :

« Art. *36quater/7*. Lors de la constatation d'une des infractions visées à l'article *36quater/1*, les agents constatateurs visés à l'article *36quater/4* peuvent, moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction, percevoir une somme immédiatement, suivant les modalités déterminées par le Gouvernement. Le Gouvernement fixe le montant de cette somme, qui ne peut pas être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, ainsi que les modalités de perception.

En cas de perception immédiate, l'agent constatateur en fait mention au procès-verbal, dont une copie est envoyée au contrevenant.

La perception immédiate éteint la possibilité d'infliger au contrevenant une amende administrative pour le même fait.

Cet article n'est pas applicable lorsque le contrevenant est un mineur. ».

Art. 38

Dans le même décret, au chapitre *IVbis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article *36quater/8* est inséré, rédigé comme suit :

« Art. *36quater/8*. Le Gouvernement désigne les membres du personnel de l'OTW qui peuvent infliger les amendes et les mesures administratives visées à l'article *36quater/2*, §2, et à l'article *36quater/3*, §1^{er}, en tant qu'agents sanctionneurs.

Les agents sanctionneurs se trouvent dans un service différent et séparé des agents constatateurs, de manière à assurer leur totale indépendance d'action. ».

Art. 39

Dans le même décret, au chapitre *IVbis*, dans la section II introduite par l'article 30, un nouvel article *36quater/9* est inséré, rédigé comme suit :

« Art. *36quater/9*. La compétence des agents constatateurs et sanctionneurs s'étend sur l'ensemble du réseau de transport public exploité par l'OTW.

Les personnes qui, avant la date d'entrée en vigueur du présent article, ont été désignées par le Gouverne-

ment en tant qu'agent constatateur ou sanctionnateur au sein d'une des anciennes sociétés d'exploitation bénéficiant de la compétence visée à l'alinéa 1^{er}. ».

Art. 40

Dans le même décret, au chapitre IV*bis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/10 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/10. Le contrevenant est informé, selon les modalités déterminées par le Gouvernement, de la sanction administrative dont il est passible. Le Gouvernement détermine également la procédure applicable pour permettre au contrevenant de faire valoir ses observations par audition, les règles de notification de la décision d'appliquer l'amende et les modalités de paiement.

L'amende administrative est fixée dans le respect du principe de proportionnalité et en tenant compte d'une éventuelle récidive. L'amende administrative infligée à un mineur tient également compte des circonstances particulières du mineur, entre autres sa personnalité et son degré de maturité.

Lorsque le contrevenant est mineur, l'agent sanctionnateur avise le bâtonnier de l'ordre des avocats dès que la procédure est entamée, afin qu'il soit veillé à ce que le mineur puisse être assisté d'un avocat pendant toute la procédure. Le bâtonnier ou le bureau d'aide juridique procède à la désignation d'un avocat, au plus tard dans les deux jours ouvrables à compter de cet avis.

Les père, mère et tuteurs ou les personnes qui ont la garde du contrevenant mineur sont associés à la procédure dès qu'elle est entamée, et informés de chaque communication écrite ou décision de la même manière que le contrevenant mineur. Ces parties disposent des mêmes droits que le mineur. L'avocat du mineur est informé et associé à la procédure de la même manière. ».

Art. 41

Dans le même décret, au chapitre IV*bis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/11 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/11. §1^{er}. Le contrevenant dispose d'un droit de recours contre la décision d'appliquer l'amende.

Ce recours est introduit, sous peine de forclusion, dans le mois de la réception de la décision d'appliquer l'amende par voie de requête devant le Tribunal de police, selon la procédure civile.

Le recours devant le Tribunal de police est un recours de pleine juridiction. Il est suspensif.

Le jugement du Tribunal de police n'est pas susceptible d'appel.

§2. Lorsque la décision est prise à l'encontre d'un mineur, le recours est introduit gratuitement par requête écrite auprès du Tribunal de la jeunesse compétent.

L'article 60 de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse, à la prise en charge des mineurs ayant commis un fait qualifié d'infraction et la réparation du dommage causé par ce fait est d'application.

Le jugement du Tribunal de la jeunesse n'est pas susceptible d'appel.

Le recours devant le tribunal de la jeunesse peut également être introduit par les père, mère, tuteurs ou les personnes qui ont la garde du mineur. Ce tribunal reste compétent si le contrevenant est devenu majeur au moment où il se prononce.

Lorsque le Tribunal de la jeunesse décide de remplacer la sanction administrative par une mesure de garde, de préservation ou d'éducation visée à l'article 37 de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse, à la prise en charge des mineurs ayant commis un fait qualifié d'infraction et la réparation du dommage causé par ce fait, sa décision est susceptible d'appel. Dans ce cas, les procédures prévues par la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse, à la prise en charge des mineurs ayant commis un fait qualifié d'infraction et la réparation du dommage causé par ce fait pour les faits qualifiés d'infractions sont d'application. ».

Art. 42

Dans le même décret, au chapitre IV*bis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/12 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/12. La décision d'infliger une amende administrative a force exécutoire à l'expiration du délai de recours visé à l'article 36*quater*/11, §1^{er}. Le recouvrement de l'amende administrative peut être poursuivi par voie amiable ou par voie d'exécution forcée. L'OTW peut assurer lui-même le recouvrement amiable de l'amende administrative ou confier celui-ci à un tiers mandaté. L'exécution forcée de la décision est régie par les dispositions contenues dans la cinquième partie du Code judiciaire relative à la saisie conservatoire et aux voies d'exécution.

Chaque titulaire qui a l'autorité parentale sur le mineur, est civilement responsable du paiement de l'amende administrative. ».

Art. 43

Dans le même décret, au chapitre IV*bis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/13 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/13. L'existence d'une décision administrative ou judiciaire définitive intervenue en exécution du présent décret éteint l'action publique pour les faits qui ont donné lieu à cette décision.

Lorsqu'un comportement érigé en infraction administrative par le Gouvernement constitue également une infraction pénale, l'agent sanctionnateur envoie le procès-verbal au procureur du Roi compétent et lui notifie, par tout moyen permettant d'en assurer la preuve, son intention d'imposer une amende administrative. Le procureur du Roi dispose d'un délai de deux mois, à compter du jour de l'envoi du procès-verbal, pour informer l'agent sanctionnateur qu'une information ou une instruction a été ouverte, que des poursuites ont été entamées ou qu'il estime devoir classer le dossier sans suite à défaut de charges suffisantes. Cette com-

munication éteint la possibilité pour le fonctionnaire sanctionnateur d'imposer une amende administrative.

L'agent sanctionnateur ne peut infliger une amende administrative qu'à l'échéance de ce délai, ou avant l'échéance de celui-ci si le procureur du Roi communique au préalable à l'agent sanctionnateur, par tout moyen permettant d'en assurer la preuve, qu'il ne compte pas poursuivre l'infraction. Les modalités de cette procédure et la concertation avec les autorités judiciaires sont fixées par le Gouvernement.

Lorsque le contrevenant est un mineur, la possibilité d'infliger une amende administrative s'éteint également lorsqu'est mise en mouvement, à son encontre, la procédure prévue par la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse, à la prise en charge des mineurs ayant commis un fait qualifié infraction et à la réparation du dommage causé par ce fait, ou par les dispositions décrétales qui la complètent ou la remplacent, pour ces mêmes faits. ».

Art. 44

Dans le même décret, au chapitre IV*bis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/14 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/14. L'agent sanctionnateur ne peut plus infliger une amende administrative à l'expiration d'un délai de trois mois à compter du constat de l'infraction, ou à compter de l'expiration du délai prévu à l'article 36*quater*/13, alinéa 2. Ce délai est porté à douze mois lorsqu'intervient une prestation citoyenne ou une médiation.

Les amendes administratives se prescrivent par cinq ans à compter de la date à laquelle elles doivent être payées. La prescription est interrompue selon le mode et aux conditions fixées aux articles 2242 et suivants de l'ancien Code civil. ».

Art. 45

Dans le même décret, au chapitre IV*bis*, dans la section II, introduite par l'article 30, un nouvel article 36*quater*/15 est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 36*quater*/15. L'amende administrative infligée par un agent sanctionnateur est perçue au bénéfice de l'OTW.

L'application d'une amende administrative ne porte pas atteinte au droit de l'OTW de réclamer réparation du préjudice qu'elle aurait subi du fait de l'infraction. ».

Art. 46

Dans le même décret, le chapitre IV*ter*, inséré par le décret du 1^{er} mars 2012, est renommé « Chapitre IV*ter*. Données à caractère personnel ».

Art. 47

Dans le même décret, l'article 36*quinquies*, inséré par le décret du 1^{er} mars 2012 et modifié par le décret du 29 mars 2018, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 36*quinquies*. §1^{er}. Dans le cadre des missions qui lui sont confiées par le présent décret et par le contrat de service public, l'OTW traite les données à caractère personnel nécessaires à l'accomplissement de ses missions d'intérêt public. Ces traitements reposent sur l'article 6, §1^{er}, point e), du règlement (UE) 2016/679 (RGPD).

Lorsque l'OTW agit en vue d'exécuter un contrat conclu avec la personne concernée ou des mesures précontractuelles prises à la demande de celle-ci, le traitement repose sur l'article 6, §1^{er}, point b), du RGPD, et ne porte que sur les données strictement nécessaires à cette fin.

§2. Les traitements visés au paragraphe 1^{er} sont effectués aux seules finalités suivantes :

1° la gestion et la délivrance des titres de transport, en ce compris les titres personnalisés et la billettique électronique, à l'exclusion de tout profilage des usagers ;

2° la gestion de la relation avec la clientèle et l'information des usagers et usagers potentiels ;

3° la gestion commerciale et tarifaire des services de transport public de personnes ;

4° le contrôle du respect des conditions d'accès aux titres de transport et aux réductions tarifaires ;

5° la prévention, la détection et la constatation des infractions au présent décret et à ses arrêtés d'exécution, ainsi que des fraudes relatives aux titres de transport et aux avantages tarifaires ;

6° l'exercice des missions de constatation, de contrôle et de sanction confiées aux agents de l'OTW par le présent décret, en ce compris l'établissement, l'instruction et l'exécution des amendes administratives et des sanctions accessoires visées au chapitre IV*bis*, section II ;

7° l'exécution des obligations de service public déterminées par le présent décret et par le contrat de service public conclu entre l'OTW et la Région et des obligations légales lui incombant dans les lois particulières ;

8° l'évaluation de l'adéquation de l'offre de transport à la demande, au moyen d'analyses statistiques réalisées sur la base de données collectées pour les finalités visées aux 1° à 7° et préalablement anonymisées ;

Pour l'ensemble de ces finalités, l'OTW agit en qualité de responsable de traitement. Pour les finalités relevant de la constatation et de la sanction des infractions, les agents constatateurs et les agents sanctionneurs agissent sous la responsabilité de l'OTW.

§3. Les catégories de personnes concernées et les catégories de données traitées sont, pour chaque finalité visée au paragraphe 2, les suivantes :

Finalité (§2)	Catégories de personnes	Catégories de données
1 ^o , 4 ^o	Usagers, y compris usagers mineurs et leurs représentants légaux	Données d'identification ; données relatives aux titres de transport et à leur utilisation ; données justifiant le droit à un avantage tarifaire
2 ^o	Usagers et usagers potentiels ayant pris contact avec l'OTW	Données d'identification et de contact ; contenu et historique des demandes
3 ^o	Usagers	Données d'identification ; données relatives aux titres et aux paiements
5 ^o , 6 ^o	Auteurs présumés, y compris auteurs présumés mineurs et leurs représentants légaux ; le cas échéant, témoins et victimes (régis séparément, §5) ;	Données d'identification ; faits constatés et circonstances ; données relatives aux véhicules lorsque nécessaires au contrôle ; suites administratives et judiciaires
7 ^o	Usagers concernés par l'obligation de service public en cause	Données strictement nécessaires à l'obligation considérée, telle qu'identifiée par le décret ou le contrat de service public
8 ^o	Aucune (données préalablement anonymisées)	Données anonymisées ; aucune donnée à caractère personnel n'est traitée à cette fin

L'accès aux données relatives aux véhicules n'est autorisé que dans la mesure nécessaire à l'exercice des missions de contrôle.

§4. Dans le respect des conditions prévues par les législations applicables, l'OTW peut accéder aux sources authentiques suivantes, pour les seules finalités indiquées :

1^o le Registre national des personnes physiques : pour l'identification correcte des usagers, la gestion des titres de transport personnalisés, la gestion de la relation clientèle, la constatation des infractions et fraudes (finalités visées au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 1^o, 2^o, 4^o, 5^o et 6^o) et la gestion de sa mission d'auto-assurance ;

2^o la Banque-Carrefour des véhicules : pour la constatation des infractions et l'exercice des missions de contrôle (finalités visées au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 5^o et 6^o), la mission d'auto-assurance ainsi que pour la délivrance de titres de transport ;

3^o la Banque-Carrefour des Entreprises : pour la vérification des conditions tarifaires applicables aux personnes morales, la gestion de l'auto-assurance et le recouvrement (finalités visées au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 4^o et 6^o) ;

4^o les bases de données cadastrales : pour la seule vérification de l'identité des propriétaires de biens situés sur la zone utile à l'aménagement des infrastructures de l'OTW (finalité visée au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 7^o).

§5. Il est créé, sous la responsabilité de l'OTW, une banque de données destinée à la constatation, à l'instruction, à la mise à jour et au suivi des infractions visées à l'article 36*quater*/1 et des amendes et sanctions qui s'y rapportent. Ces données, relatives à des infractions et à des sanctions au sens de l'article 10 du règlement (UE) 2016/679, font l'objet de garanties appropriées.

La banque de données distingue, par des accès et des régimes de conservation propres :

1^o les données relatives aux auteurs présumés et sanctionnés ;

2^o les données relatives aux témoins ;

3^o le cas échéant, les données relatives aux victimes.

Elle distingue également les faits constatés directement par un agent constateur assermenté de ceux rapportés par un tiers.

La séparation entre les agents constateurs et les agents sanctionneurs est garantie.

Lorsque des données relatives à une infraction susceptible de poursuites pénales sont conservées, l'OTW met en place un dispositif d'actualisation permettant l'effacement des données en cas de classement sans suite pour absence d'infraction, de non-lieu ou d'acquiescement, sur le modèle du flux d'information visé à l'article 646 du Code d'instruction criminelle.

§6. Les données à caractère personnel sont conservées uniquement pour la durée nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont traitées, et au maximum :

1^o pour les finalités visées au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 1^o à 4^o : pendant la durée de la relation avec l'utilisateur, puis 18 mois après le dernier usage du titre ;

2^o pour les finalités visées au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 5^o et 6^o : jusqu'à l'extinction de l'action administrative et, le cas échéant, des voies de recours, et au maximum cinq ans à compter du caractère définitif de la décision, sans préjudice de l'effacement anticipé prévu au paragraphe 5, alinéa 3 ;

3^o les données relatives à une sanction ne peuvent plus être prises en compte au titre de la récidive au-delà des délais fixés au chapitre IV*bis*, section II.

À l'échéance de ces délais, les données sont effacées ou anonymisées. Le Gouvernement peut uniquement abréger les délais de conservation visés au présent paragraphe.

Les traitements statistiques sur ces données, dès lors que les résultats sont anonymisés et considérés comme un traitement ultérieur compatible.

§7. Le Gouvernement peut préciser et sans pouvoir étendre les finalités, les catégories de personnes, les catégories de données ou les durées fixées aux paragraphes 2 à 6 :

1^o les modalités techniques d'accès aux sources authentiques ;

2^o les mesures de sécurité et de confidentialité et les catégories de personnes nécessitant un accès. ».

Art. 48

Dans le chapitre IV*ter* du même décret, il est inséré un nouvel article 36*quinquies*/1, rédigé comme suit :

« Art. 36*quinquies*/1. §1^{er}. Le présent article est pris en application des dispositions de l'article 3 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

Pour l'application du présent article, on entend par caméra de surveillance fixe ou fixe temporaire, au sens de l'article 2 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, tout système d'observation fixé à demeure ou pour une durée limitée à un emplacement, installé sur le réseau, dans les véhicules ou dans les infrastructures de l'OTW.

L'usage de caméras mobiles, de type « dashcam », est exclu du champ d'application du présent article.

§2. L'OTW installe et utilise des caméras de surveillance aux seules finalités suivantes :

1° la protection des biens de l'OTW ;

2° la santé et la sécurité des travailleurs de l'OTW et des tiers présents sur le réseau, dans les véhicules ou en cause d'infraction ;

3° la surveillance et le contrôle, c'est-à-dire la prévention, la constatation et la détection des infractions et des incivilités au sens de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance ;

4° le comptage des usagers, réalisé au moyen de dispositifs ne permettant pas l'identification des personnes.

Les caméras ne peuvent être utilisées à des fins de contrôle individuel du travail des travailleurs.

Les images traitées pour la finalité visée à l'alinéa 1^{er}, 4°, ne constituent pas des données à caractère personnel.

§3. L'OTW est le responsable du traitement. Lorsque, pour la finalité visée au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 3°, les images sont traitées par les services d'inspection et de contrôle de l'OTW dans l'exercice de leurs missions de constatation, ces services agissent sous la responsabilité de l'OTW. Les opérations autorisées sont la captation, l'enregistrement, le visionnage en temps réel et en différé, la copie et la communication des images, dans les conditions et aux destinataires déterminés au présent article.

§4. Les images peuvent être communiquées aux services de police pour les finalités visées au paragraphe 2 ou pour toute finalité prévue par la loi du 21 mars 2007.

§5. Les images et données sont conservées pour une durée qui ne peut excéder trente jours, sauf lorsqu'elles sont nécessaires à la constatation d'une infraction ou au traitement d'une contestation, auquel cas elles sont conservées jusqu'à l'extinction de la procédure concernée. Elles ne peuvent être effacées avant l'expiration d'un délai de quarante-huit heures permettant à la personne concernée d'exercer ses droits.

§6. Le Gouvernement détermine les mesures techniques et organisationnelles de sécurité et de confidentialité applicables et les modalités d'information du public, sans pouvoir étendre les finalités, les opérations, les destinataires ou les durées fixés au présent article. ».

Art. 49

Dans le même décret, le chapitre V, contenant les articles 40 à 42, est abrogé.

Chapitre 2 - Modification du décret du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion et aux obligations d'information

Art. 50

A l'article 3, §1^{er}, 12°, du décret du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion et aux obligations d'information, les mots « la Société régionale wallonne du Transport public de Personnes et ses sociétés d'exploitation » sont remplacés par les mots « l'Opérateur de Transport de Wallonie ».

Chapitre 3 - Disposition transitoire

Art. 51

Les infractions visées aux articles 27 à 48 du présent décret qui sont commises avant l'entrée en vigueur desdits articles demeurent régies par les dispositions légales et réglementaires qui étaient en vigueur au moment de leur constat.

Chapitre 4 - Dispositions finales

Art. 52

Les articles 31*bis* à 35 de l'arrêté du régent du 20 septembre 1947 portant le Règlement déterminant les conditions générales relatives aux services réguliers, aux services réguliers temporaires, aux services spécialisés et aux services occasionnels sont abrogés en ce qui concerne les services de l'OTW.

Art. 53

Sont abrogés :

- 1° l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 18 juillet 1991 d'application du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne ;
- 2° l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 26 novembre 1992 fixant la formule et les modalités d'adaptation annuelle des tarifs pour le transport des voyageurs appliqués par les sociétés de transport en commun en Région wallonne.

Art. 54

Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception des articles 27 à 48, dont la date d'entrée en vigueur est fixée au 1^{er} janvier 2028.

En ce qui concerne les articles 27 à 48, le Gouvernement peut fixer une date d'entrée en vigueur antérieure à celle mentionnée à l'alinéa 1^{er}.



Union des Villes
et Communes
de Wallonie asbl

Monsieur François DESQUESNES
Ministre du Territoire, des Infrastructures, de
la Mobilité et des Pouvoirs locaux
Rue d'Harscamp 22
5000 NAMUR
cabinet.desquesnes@gov.wallonie.be

Vos réf. :

Nos réf. : /rso/mib/tom/fwi/ssm/vbi

Annexe(s) : Avis du CA 19 mai 2026

Namur, le 26 mai 2026

Monsieur le Ministre,

Concerne : Avant-projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne

Le 16 avril 2026, le Gouvernement wallon a adopté en première lecture un avant-projet de décret révisant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public en Région wallonne. Cet avant-projet de décret a été soumis au Pôle Mobilité du CESE en date du 23 avril avec une demande d'avis en urgence. Malgré un impact certain sur les pouvoirs locaux, l'avis de l'Union des Villes et Communes de Wallonie n'a pas été sollicité. Notre association regrette de ne pas avoir été consultée sur cet avant-projet de décret qui impacte de manière non négligeable ses membres.

La révision proposée du décret du 21 décembre 1989 a pour objectif de responsabiliser l'OTW en augmentant son autonomie et sa flexibilité pour une utilisation plus efficiente des moyens qui lui sont alloués, par le biais d'une nouvelle répartition des rôles et responsabilités entre le Gouvernement, l'Administration (AOT) et l'OTW (LETEC.).

L'avant-projet de décret prévoit la suppression des bassins de mobilité et des organes de consultation de bassin de mobilité (OCBM), les concertations avec les parties prenantes locales étant organisées par l'OTW pour les projets spécifiques et par l'administration pour des aspects plus généraux, et ce en accord avec la consultation prévue dans le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité. Or, ce décret ne concerne que les PCM, les PUM, la politique cyclable et les documents liés à la stratégie de la mobilité. Le plan de transport de l'OTW ou son contrat de service public n'y sont pas mentionnés, les bassins de mobilité non plus.

Le Ministre et l'AOT conserveront une capacité d'action dans le cadre des négociations autour du contrat de service public, mais n'auront plus de moyens d'action sur l'offre en dehors de cette période. L'avant-projet de décret spécifie notamment que l'AOT « rend un avis non contraignant à l'OTW sur les changements de réseau de l'opérateur répondant à la définition de liaisons structurantes de transport public ». Cela signifie que l'OTW peut, de manière unilatérale, modifier ou supprimer un service, tant que cela est autorisé dans le cadre de son contrat de service public. En outre, aucune consultation n'est fixée pour les liaisons non-structurantes : l'avant-projet de décret

mentionne bien la nécessité de consulter les acteurs locaux, mais sans prévoir les modalités de cette consultation.

Or, la coordination des communes et des acteurs en charge de la planification et de la mise en œuvre des politiques de transport et de mobilité est essentielle et doit pouvoir être réalisée tant en termes de planification que de mise en œuvre. L'Union des Villes et Communes de Wallonie estime qu'une consultation systématique de ses membres concernant les modifications du plan de transport est nécessaire. Les communes devraient en outre pouvoir soumettre des demandes d'adaptation du plan de transport compte tenu des réalités et évolutions locales.

L'UVCW comprend la volonté de limiter le présent décret au transport public mais regrette la suppression des bassins de mobilité et des OCBM. L'exposé des motifs précise que « des concertations plus générales seront initiées par l'administration ». L'UVCW demande quelles seront les modalités de ces concertations. A ce titre, elle estime nécessaire de modifier en conséquence et concomitamment le décret de 2004 relatif à la mobilité durable et l'accessibilité afin d'assurer la pérennité des dispositifs existants et largement mentionnés par ailleurs, notamment dans la SRM, et de les étendre, toujours à un niveau supralocal, aux différents modes de déplacement (mobilité active, mobilité partagée, ...) afin de permettre une accessibilité et une cohérence entre les différents modes.

L'avant-projet de décret prévoit également de mettre à jour le cadre légal concernant les fraudes et les incivilités sur le réseau TEC, en s'inspirant des législations applicables aux sanctions administratives communales, à la STIB et à la SNCB. Trois volets sont évoqués : la détermination des faits infractionnels, la surveillance par caméras et les sanctions applicables.

Le dispositif envisagé dans l'avant-projet de décret confie à l'OTW une fonction de nature répressive, traditionnellement exercée par l'autorité judiciaire via l'application des sanctions administratives. Même si ce régime était déjà existant précédemment, il est essentiel de rappeler que tout régime de sanction administrative doit être abordé avec une particulière prudence, au regard du principe de la séparation des pouvoirs, qui constitue une garantie essentielle de l'État de droit. Toute extension de compétences répressives à une autorité administrative gagnerait à être strictement encadrée, afin de préserver l'équilibre institutionnel ainsi que les garanties fondamentales offertes aux justiciables, or, il ressort de certaines dispositions que ces garanties ne sont pas présentes.

Par ailleurs, la coexistence de sanctions administratives et de poursuites pénales multiplie les régimes, complexifie les procédures et accroît le risque de double poursuite, en tension avec le principe non bis in idem.

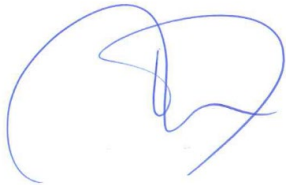
En outre, compte tenu de la prolifération de régimes de sanctions administratives, tant au niveau communal que régional, qui nuit à la lisibilité du droit et génère une insécurité juridique importante pour les citoyens, il serait opportun de tirer parti de la modification du décret pour adosser le dispositif envisagé à un régime existant et déjà éprouvé, afin d'en faciliter la compréhension et l'application.

De plus, les pouvoirs attribués aux agents constatateurs, ainsi qu'aux membres du personnel de l'OTW, soulèvent également de sérieuses réserves au regard du principe de proportionnalité. Si le texte confère aux agents constatateurs la qualité d'officiers de police judiciaire, il n'en demeure pas moins qu'ils restent des agents relevant d'une autorité administrative, et non des membres des services de police au sens strict. Dès lors, l'attribution de prérogatives aussi étendues, proches de celles exercées par la police judiciaire, appelle une vigilance particulière. Au-delà des enjeux liés à la séparation des pouvoirs, de telles compétences soulèvent également des questions importantes en termes de formation, de maîtrise des situations conflictuelles et de préservation de l'intégrité physique, tant des agents que des personnes contrôlées. Ces éléments plaident, à tout le moins, pour un encadrement juridique beaucoup plus strict et une limitation claire des compétences conférées.

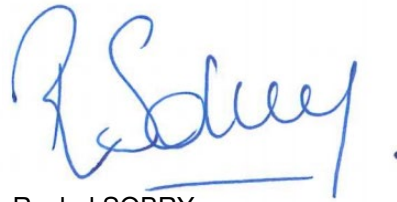
Enfin, l'avant-projet prévoit que l'OTW procède à l'installation de caméras de surveillance sur son réseau notamment en vue de la surveillance et du contrôle, c'est-à-dire prévenir, constater ou déceler des infractions contre les personnes ou les biens ou des incivilités au sens de l'article 135 de la Nouvelle loi communale, contrôler le respect des règlements communaux ou maintenir l'ordre public. Ce point soulève de graves problèmes juridiques et de répartition des compétences, comme

nous l'avons déjà souligné dans un précédent avis. En effet, l'OTW ne dispose d'aucune compétence en matière de maintien de l'ordre public, ni de police administrative générale au sens de l'article 135 NLC. Seules les communes peuvent intervenir dans ce cadre. Dès lors, conférer à l'OTW une mission de prévention, de constatation ou de surveillance des incivilités au sens de l'article 135 NLC, ou du respect des règlements communaux, ou de maintenir l'ordre public constitue une atteinte manifeste à la répartition des compétences entre niveaux de pouvoir. Il conviendrait de revoir en profondeur ce point, afin de limiter clairement les finalités aux seules missions légales de l'OTW, sans empiétement sur le champ du maintien de l'ordre public visé par l'article 135 NLC, qui lui, reste de compétence strictement communale dans son application concrète. Il ne saurait en outre être question que les missions préconisées dans le cadre de cet article viennent alourdir la charge des missions communales en matière d'ordre public.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.



Michèle BOVERIE
Secrétaire générale



Rachel SOBRY
Présidente

Conseillère : Frédérique Witters, tél. 081 24 06 13, e-mail : frederique.witters@uvcw.be

Conseillère : Sylvie Smoos, tél. 081 24 06 67 e-mail : sylvie.smoos@uvcw.be

Directeur de Département : Tom De Schutter, tél. 081 24 06 30, e-mail : tom.deschutter@uvcw.be



**AVANT-PROJET DE DECRET MODIFIANT LE DECRET DU 21 DECEMBRE 1989
RELATIF AU SERVICE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES EN REGION
WALLONNE
AVIS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE L'UNION DES VILLES ET COMMUNES DE WALLONIE DU 19 MAI 2026**

Le 16 avril 2026, le Gouvernement wallon a adopté en première lecture un avant-projet de décret révisant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public en Région wallonne. Cet avant-projet de décret a été soumis au Pôle Mobilité du CESE en date du 23 avril avec une demande d'avis en urgence. Malgré un impact certain sur les pouvoirs locaux, l'avis de l'Union des Villes et Communes de Wallonie n'a pas été sollicité. Notre association regrette de ne pas avoir été consultée sur cet avant-projet de décret qui impacte de manière non négligeable ses membres.

La révision proposée du décret du 21 décembre 1989 a pour objectif de responsabiliser l'OTW en augmentant son autonomie et sa flexibilité pour une utilisation plus efficiente des moyens qui lui sont alloués, par le biais d'une nouvelle répartition des rôles et responsabilités entre le Gouvernement, l'Administration (AOT) et l'OTW (LETEC).

L'avant-projet de décret prévoit la suppression des bassins de mobilité et des organes de consultation de bassin de mobilité (OCBM), les concertations avec les parties prenantes locales étant organisées par l'OTW pour les projets spécifiques et par l'administration pour des aspects plus généraux, et ce en accord avec la consultation prévue dans le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité. Or, ce décret ne concerne que les PCM, les PUM, la politique cyclable et les documents liés à la stratégie de la mobilité. Le plan de transport de l'OTW ou son contrat de service public n'y sont pas mentionnés, les bassins de mobilité non plus.

Le Ministre et l'AOT conserveront une capacité d'action dans le cadre des négociations autour du contrat de service public, mais n'auront plus de moyens d'action sur l'offre en dehors de cette période. L'avant-projet de décret spécifie notamment que l'AOT « rend un avis non contraignant à l'OTW sur les changements de réseau de l'opérateur répondant à la définition de liaisons structurantes de transport public ». Cela signifie que l'OTW peut, de manière unilatérale, modifier ou supprimer un service, tant que cela est autorisé dans le cadre de son contrat de service public. En outre, aucune consultation n'est fixée pour les liaisons non-structurantes : l'avant-projet de décret mentionne bien la nécessité de consulter les acteurs locaux, mais sans prévoir les modalités de cette consultation.

Or, la coordination des communes et des acteurs en charge de la planification et de la mise en œuvre des politiques de transport et de mobilité est essentielle et doit pouvoir être réalisée tant en termes de planification que de mise en œuvre. L'Union des Villes et Communes de Wallonie estime qu'une consultation systématique de ses membres concernant les modifications du plan de transport est nécessaire. Les communes devraient en outre pouvoir soumettre des demandes d'adaptation du plan de transport compte tenu des réalités et évolutions locales.

L'UVCW comprend la volonté de limiter le présent décret au transport public mais regrette la suppression des bassins de mobilité et des OCBM. L'exposé des motifs précise que « des concertations plus générales seront initiées par l'administration ». L'UVCW demande quelles seront les modalités de ces concertations. A ce titre, elle estime nécessaire de modifier en conséquence et concomitamment le décret de 2004 relatif à la mobilité durable et l'accessibilité afin d'assurer la pérennité des dispositifs existants et largement mentionnés par ailleurs, notamment dans la SRM, et de les étendre, toujours à un niveau supralocal, aux différents modes de déplacement (mobilité active, mobilité partagée, ...) afin de permettre une accessibilité et une cohérence entre les différents modes.

L'avant-projet de décret prévoit également de mettre à jour le cadre légal concernant les fraudes et les incivilités sur le réseau TEC, en s'inspirant des législations applicables aux sanctions administratives communales, à la STIB et à la SNCB. Trois volets sont évoqués : la détermination des faits infractionnels, la surveillance par caméras et les sanctions applicables.

Le dispositif envisagé dans l'avant-projet de décret confie à l'OTW une fonction de nature répressive, traditionnellement exercée par l'autorité judiciaire via l'application des sanctions administratives. Même si ce régime était déjà existant précédemment, il est essentiel de rappeler que tout régime de sanction administrative doit être abordé avec une particulière prudence, au regard du principe de la séparation des pouvoirs, qui constitue une garantie essentielle de l'État de droit. Toute extension de compétences répressives à une autorité administrative gagnerait à être strictement encadrée, afin de préserver l'équilibre institutionnel ainsi que les garanties fondamentales offertes aux justiciables, or, il ressort de certaines dispositions que ces garanties ne sont pas présentes.

Par ailleurs, la coexistence de sanctions administratives et de poursuites pénales multiplie les régimes, complexifie les procédures et accroît le risque de double poursuite, en tension avec le principe non bis in idem.

En outre, compte tenu de la prolifération de régimes de sanctions administratives, tant au niveau communal que régional, qui nuit à la lisibilité du droit et génère une insécurité juridique importante pour les citoyens, il serait opportun de tirer parti de la modification du décret pour adosser le dispositif envisagé à un régime existant et déjà éprouvé, afin d'en faciliter la compréhension et l'application.

De plus, les pouvoirs attribués aux agents constatateurs, ainsi qu'au membre du personnel de l'OTW, soulèvent également de sérieuses réserves au regard du principe de proportionnalité. Si le texte confère aux agents constatateurs la qualité d'officiers de police judiciaire, il n'en demeure pas moins qu'ils restent des agents relevant d'une autorité administrative, et non des membres des services de police au sens strict. Dès lors, l'attribution de prérogatives aussi étendues, proches de celles exercées par la police judiciaire, appelle une vigilance particulière. Au-delà des enjeux liés à la séparation des pouvoirs, de telles compétences soulèvent également des questions importantes en termes de formation, de maîtrise des situations conflictuelles et de préservation de l'intégrité physique, tant des agents que des personnes contrôlées. Ces éléments plaident, à tout le moins, pour un encadrement juridique beaucoup plus strict et une limitation claire des compétences conférées.

Enfin, l'avant-projet prévoit que l'OTW procède à l'installation de caméras de surveillance sur son réseau notamment en vue de la surveillance et du contrôle, c'est-à-dire prévenir, constater ou déceler des infractions contre les personnes ou les biens ou des incivilités au sens de l'article 135 de la Nouvelle loi communale, contrôler le respect des règlements communaux ou maintenir l'ordre public. Ce point soulève de graves problèmes juridiques et de répartition des compétences, comme nous l'avons déjà souligné dans un précédent avis. En effet, l'OTW ne dispose d'aucune compétence en matière de maintien de l'ordre public, ni de police administrative générale au sens de l'article 135 NLC. Seules les communes peuvent intervenir dans ce cadre. Dès lors, conférer à l'OTW une mission de prévention, de constatation ou de surveillance des incivilités au sens de l'article 135 NLC, ou du respect des règlements communaux, ou de maintenir l'ordre public constitue une atteinte manifeste à la répartition des compétences entre niveaux de pouvoir. Il conviendrait de revoir en profondeur ce point, afin de limiter clairement les finalités aux seules missions légales de l'OTW, sans empiétement sur le champ du maintien de l'ordre public visé par l'article 135 NLC, qui lui, reste de compétence strictement communale dans son application concrète.

Il ne saurait en outre être question que les missions préconisées dans le cadre de cet article viennent alourdir la charge des missions communales en matière d'ordre public.

CONTEXTE

Le 16 avril 2026, le Gouvernement wallon a adopté en première lecture un avant-projet de décret révisant le décret du 21 décembre 1989 portant sur l'organisation du transport public en Région wallonne. Cet avant-projet de décret a été soumis au Pôle Mobilité du CESE en date du 23 avril avec une demande d'avis dans les 10 jours, sous le bénéfice de l'urgence, justifiée par la nécessité de faire approuver les nouvelles dispositions de l'avant-projet de décret avant les vacances parlementaires pour que celles-ci puissent entrer en application pour le service de transport 2027. **Malgré un impact certain sur les pouvoirs locaux, l'avis de l'Union des Villes et Communes de Wallonie n'a pas été sollicité.**

La révision proposée du décret du 21 décembre 1989 a pour objectif de responsabiliser l'OTW en augmentant son autonomie et sa flexibilité pour une utilisation plus efficiente des moyens qui lui sont alloués, par le biais d'une nouvelle répartition des rôles et responsabilités entre le Gouvernement (dans son rôle d'Autorité compétente au sens du Règlement européen 1370/2007), l'Administration (dans son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports) et l'OTW/LETEC.

L'autonomie accrue de l'OTW concerne en particulier :

- la fixation et l'indexation des tarifs ;
- la définition de l'offre via son plan de transport ;
- la définition et l'approbation de son programme pluriannuel d'investissements en matière d'infrastructures de transport public ;
- les cahiers des charges des marchés de sous-traitance.

Les missions de l'AOT sont revues avec :

- une concentration sur la définition des liaisons structurantes de transport public et des mobipôles ;
- une association directe aux travaux d'élaboration du Contrat de service public de l'OTW (CSP), qui définira clairement les obligations de service public de l'OTW ;
- une réorientation sur l'organisation et la facilitation de la collaboration entre les gestionnaires de voiries régionales et l'OTW.

L'avant-projet de décret prévoit également de mettre à jour le cadre légal concernant les fraudes et les incivilités sur le réseau TEC, en s'inspirant des législations applicables aux sanctions administratives communales, à la STIB et à la SNCB. Trois volets sont évoqués : la détermination des faits infractionnels, la surveillance par caméras et les sanctions applicables. Le décret sera suivi d'un arrêté d'exécution qui établira les infractions et les incivilités et les répartira en quatre catégories selon leur niveau de gravité.

Pour le surplus, l'avant-projet de décret prévoit de nettoyer et actualiser le texte en apportant des corrections de forme, en renforçant la cohérence du décret consolidé, en faisant concorder la législation avec la pratique et en clarifiant certaines dispositions.

En outre, **l'avant-projet de décret prévoit la suppression des bassins de mobilité et des organes de consultation de bassin de mobilité (OCBM)**, les concertations avec les parties prenantes locales étant organisées par l'OTW pour les projets spécifiques et par l'administration pour des aspects plus généraux, et ce en accord avec la consultation prévue dans le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité. En effet, l'exposé des motifs mentionne que *« la consultation des parties prenantes est prévue dans le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et l'accessibilité. »* Or, ce décret ne concerne que les PCM, les PUM, la politique cyclable et les documents liés à la stratégie de la mobilité comme la Vision FAST et la SRM. Le plan de transport de l'OTW ou son contrat de service public n'y sont pas mentionnés, les bassins de mobilité non plus.

Parallèlement, l'article 7 de l'avant-projet de décret prévoit que *« le capital social de l'OTW est représenté par des actions de catégories A et B. Les actions de catégorie A confèrent tous les droits. Chaque commune wallonne détient une action de catégorie B qui lui a été attribuée en échange de*

ses participations dans le capital des anciennes sociétés d'exploitation. Les titulaires d'actions de catégorie B peuvent participer à l'assemblée générale avec voix consultative ». Les communes ne pourront donc plus s'exprimer lors de l'Assemblée Générale de l'OTW.

L'article 9 de l'avant-projet de décret stipule que l'OTW a pour mission « *d'établir un plan de transport à l'échelle du territoire de la Région wallonne, de le mettre en œuvre et de concerter régulièrement les parties prenantes locales dans le cadre de l'évolution de ses services* ; ». L'article 42 spécifie que les modalités relatives au plan de transport devront être définies dans le contrat de service public.

Dès lors, le Ministre et l'AOT conserveront une capacité d'action dans le cadre des négociations autour du contrat de service public, mais n'auront plus de moyens d'action sur l'offre en dehors de cette période. L'article 37 de l'avant-projet de décret, qui définit les missions de l'AOT, spécifie notamment que l'AOT « *rend un avis non contraignant à l'OTW sur les changements de réseau de l'opérateur répondant à la définition de liaisons structurantes de transport public* ». Cela signifie que l'OTW peut, de manière unilatérale, modifier ou supprimer un service, tant que cela est autorisé dans le cadre de son contrat de service public. En outre, aucune consultation n'est fixée pour les liaisons non-structurantes : l'avant-projet de décret mentionne bien la nécessité de consulter les acteurs locaux, mais sans prévoir les modalités de cette consultation.

AVIS

L'Union des Villes et Communes de Wallonie regrette de ne pas avoir été consultée sur cet avant-projet de décret qui impacte de manière non négligeable ses membres. Le présent avis est donc un avis d'initiative sur l'avant-projet de décret révisant le décret du 21 décembre 1989 portant sur l'organisation du transport public en Région wallonne.

Concertation

L'avant-projet de décret prévoit la suppression des bassins de mobilité et des organes de consultation des pouvoirs locaux (OCBM), l'OTW se voyant confier la mission de « *concerter régulièrement les parties prenantes locales dans le cadre de l'évolution de ses services* ». Les OCBM, bien que perfectibles, constituaient la colonne vertébrale de la consultation en matière de transport public.

L'exposé des motifs mentionne que « *la consultation des parties prenantes est prévue dans le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité*. » Or, la consultation prévue par ce décret ne concerne que les documents liés à la stratégie en matière de mobilité (notamment la Vision FAST et la SRM), les PUM, les PCM et la politique cyclable (plan d'actions Wallonie Cyclable). Le plan de transport de l'OTW ou son contrat de service public n'y sont pas mentionnés.

Compte tenu des enjeux liés au transport public régional, l'Union des Villes et Communes de Wallonie estime qu'une consultation systématique de ses membres concernant les modifications du plan de transport est nécessaire. Les communes devraient en outre pouvoir soumettre des demandes d'adaptation du plan de transport compte tenu des réalités et évolutions locales.

La coordination des communes et des acteurs en charge de la planification et de la mise en œuvre des politiques de transport et de mobilité est essentielle et doit pouvoir être réalisée tant en termes de planification que de mise en œuvre. L'UVCW tient à rappeler l'importance d'une concertation approfondie entre les communes et l'OTW, celles-ci étant les mieux placées pour appréhender les spécificités de leur territoire.

Les communes jouent un rôle-clé dans la mise en œuvre de la stratégie régionale de mobilité, notamment en matière d'infrastructures. Les solutions de rabattement, telles que les cheminements vers le réseau structurant de transports en commun via les modes actifs, nécessitent une planification anticipée. Il est donc impératif que les communes soient informées suffisamment à l'avance : plusieurs mois pour les aménagements temporaires et plusieurs années pour les aménagements définitifs. La programmation efficace des investissements communaux repose sur une information précoce et une concertation étroite entre les communes et les autres acteurs de la mobilité, dont l'OTW.

Les transports collectifs sont un maillon essentiel de la chaîne de déplacement et ne sont pas du ressort des pouvoirs locaux. En effet, si les communes peuvent contribuer au développement de solutions de mobilité (mobilité active, partagée, micromobilité) afin de favoriser le transfert modal et de répondre aux objectifs de la Vision FAST 2030¹, leurs initiatives ne pourront tendre vers les résultats espérés que si elles sont complémentaires à un réseau de transport public efficient, tant au niveau structurant que local. L'Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés a un rôle essentiel à jouer dans cette dynamique au travers de ses missions telles que décrites dans le livret mission du SPW Mobilité et Infrastructures² (version du mois d'octobre 2025).

L'UVCW comprend la volonté de limiter le présent décret au transport public mais regrette la suppression des bassins de mobilité et des OCBM. L'exposé des motifs précise que « *des concertations plus générales seront initiées par l'administration* ». L'UVCW demande quelles seront les modalités de ces concertations. A ce titre, elle estime nécessaire de modifier en conséquence et sans délai le décret de 2004 relatif à la mobilité durable et l'accessibilité afin d'assurer la pérennité des dispositifs existants et largement mentionnés par ailleurs, notamment dans la SRM (cf. II. 4. *Déclinaison de la stratégie régionale au sein des bassins de mobilité*). Ces dispositifs mériteraient d'être étendus aux autres modes de déplacement (mobilité active, mobilité partagée, ...), en visant un niveau supralocal efficient, afin de permettre une accessibilité et une cohérence entre les différents modes, et ce en faveur de l'intermodalité nécessaire à la réalisation des ambitions de la Vision FAST 2030. Il serait également opportun de préciser le rôle de l'Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés eu égard aux considérations ci-dessus.

En outre, l'article 7 de l'avant-projet de décret prévoit que « *le capital social de l'OTW est représenté par des actions de catégories A et B. Les actions de catégorie A confèrent tous les droits. Chaque commune wallonne détient une action de catégorie B qui lui a été attribuée en échange de ses participations dans le capital des anciennes sociétés d'exploitation. Les titulaires d'actions de catégorie B peuvent participer à l'assemblée générale avec voix consultative* ». Les communes ne pourront donc plus s'exprimer lors de l'Assemblée Générale de l'OTW. Afin d'assurer une prise en compte suffisante de leur avis, l'UVCW juge nécessaire de créer et/ou de renforcer la concertation concernant la mobilité collective, tant au niveau opérationnel (avec l'OTW) que stratégique (avec l'AOT). Une structuration sur la gouvernance de la mobilité doit trouver une solution pragmatique, dans le cadre de la modification envisagée, laquelle peut d'emblée prévoir une modification du décret de 2004 relatif à l'accessibilité locale.

L'UVCW tient à rappeler l'importance d'une concertation approfondie avec les communes et de réellement prendre en compte leur avis vu qu'elles sont les mieux placées pour appréhender les spécificités de leur territoire.

Dès lors que l'OTW serait amené en vertu de l'article 9 à organiser des consultations des parties prenantes locales (communes et usagers) dans le cadre de projets spécifiques, mais selon des modalités laissées à sa libre appréciation, il paraît important de clarifier les processus de consultation des communes et des usagers et de faire en sorte que ces consultations soient structurées, transparentes et représentatives des réalités de terrain. La concertation avec les communes, qui doit porter sur des éléments très divers (offre, infrastructure, mobilier urbain, ...) est d'autant plus cruciale dans un contexte budgétaire extrêmement contraint à tous les niveaux de pouvoir.

Plan de transport

Concernant l'établissement du plan de transport tel que prévu par l'avant-projet de décret (articles 9 et 42), l'UVCW estime que cette approche manque de garde-fous, induisant un risque important sur la continuité du service public. Elle demande donc que l'ajout, la suppression ou la modification d'une ligne fasse l'objet d'une validation de l'AOT et des pouvoirs locaux au regard de la politique multimodale d'accessibilité.

¹ Objectifs de la Vision FAST : part modale de la voiture de 60% (72,8% en 2024) et du bus de 10% (6,4% en 2024))

² <https://mobilite.wallonie.be/files/2025.10%20-%20Missions%20SPW%20MI.pdf#page=12>

Sanctions administratives

L'avant-projet de décret prévoit de mettre à jour le cadre légal concernant les fraudes et les incivilités sur le réseau TEC.

Sur ce point, il est essentiel de rappeler que le régime des sanctions administratives a été conçu, à l'origine, comme un **instrument subsidiaire**, destiné à traiter des incivilités mineures, et non comme un mécanisme se substituant à la justice pénale. L'extension de ce type de régime à des comportements de portée plus large appelle dès lors une vigilance particulière.

D'un point de vue institutionnel, tout système de sanctions administratives soulève inévitablement la question de la **séparation des pouvoirs**. Le dispositif envisagé confie à une autorité administrative – en l'espèce l'OTW – une fonction de nature répressive, traditionnellement exercée par l'autorité judiciaire. Par ailleurs, la coexistence de sanctions administratives et de poursuites pénales – comme cela est prévu dans l'article 64 de l'avant-projet - multiplie les régimes, complexifie les procédures et accroît le risque de **double poursuite**, en tension avec le principe *non bis in idem*, comme l'a déjà relevé à plusieurs reprises le Conseil d'État.

Par ailleurs, on constate aujourd'hui une **prolifération de régimes de sanctions administratives**, tant au niveau communal que régional. Cette diversité nuit à la lisibilité du droit et génère une insécurité juridique importante pour les citoyens, qui peinent à identifier les règles applicables ainsi que les moyens de défense dont ils disposent.

Dans cette perspective, il serait opportun de tirer parti de la modification du décret pour adosser le dispositif envisagé à un **régime existant**, déjà éprouvé, afin d'en faciliter la compréhension, l'application et plus largement d'en garantir la cohérence.

Les mineurs d'âge

Il ressort du texte en projet que les mineurs d'âge pourront désormais être sanctionnés administrativement dès l'âge de 14 ans. A cet égard, il convient de rappeler que, si une telle possibilité existe déjà dans le cadre du régime des sanctions administratives communales, elle est loin de faire l'unanimité. En outre, un encadrement et un suivi adaptés sont indispensables, ce qui risque de ne pas être garanti dans le dispositif envisagé.

Les mesures alternatives

Le projet prévoit également que le Gouvernement puisse assortir l'amende d'une sanction accessoire, telle que le retrait d'un titre de transport ou la suspension temporaire de l'accès au service de transport à la demande pour une durée pouvant aller jusqu'à trois ans. Certes, le contrevenant conserve la possibilité d'utiliser un titre de transport sur un support non rechargeable. Néanmoins, même assortie de cette nuance, la durée maximale envisagée paraît manifestement excessive. A titre de comparaison, une interdiction de lieu prononcée par une commune, bien que visant des faits parfois graves et encadrée par une procédure rigoureuse, ne peut être imposée que pour une durée maximale d'un mois, renouvelable deux fois.

Les agents constatateurs

Les pouvoirs attribués aux agents constatateurs soulèvent également de sérieuses réserves au regard du **principe de proportionnalité**. Ainsi, le projet prévoit en son article 55 que :

« Dans l'exercice de leurs missions, les agents constatateurs peuvent interroger toute personne sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance ou à la recherche et à la constatation des infractions. Ils peuvent procéder à des contrôles d'identité (...) même préventivement (...). En cas de refus ou d'identité jugée douteuse, ils peuvent demander l'aide des services de police et maintenir la personne sur place jusqu'à leur arrivée. Dans un raisonnement raisonnable, les services de police communiquent aux agents constatateurs les données d'identification nécessaires à la rédaction de leur procès-verbal. »

Certes, le texte confère aux agents constatateurs la qualité d'**officiers de police judiciaire**. Il n'en demeure pas moins qu'ils restent des agents relevant d'une **autorité administrative**, et non des membres des services de police au sens strict. Dès lors, l'attribution de prérogatives aussi étendues, proches de celles exercées par la police judiciaire, appelle une vigilance particulière.

Au-delà des enjeux liés à la **séparation des pouvoirs**, de telles compétences soulèvent également des questions importantes en termes de **formation**, de **maîtrise des situations conflictuelles** et de **préservation de l'intégrité physique**, tant des agents que des personnes contrôlées. L'exercice de contrôles d'identité, le maintien sur place d'une personne ou encore l'interaction dans des contextes potentiellement tendus impliquent une formation approfondie et spécifique, sans laquelle des risques sérieux peuvent émerger. Ces éléments plaident, à tout le moins, pour un **encadrement juridique beaucoup plus strict** et une limitation claire des compétences conférées.

De plus, l'avant-projet impose aux services de police d'agir dans un délai raisonnable pour fournir les informations sur l'identité. Une telle disposition soulève des interrogations quant à la répartition des compétences, dans la mesure où la Région ne dispose pas de compétence à l'égard des services de police.

Il ressort également du projet qu'il est prévu que les agents constatateurs, mais aussi toute personne liée par un contrat de travail à l'OTW, puissent confisquer tout titre de transport falsifié ou contrefait, ainsi que tout titre nominatif utilisé par une personne qui n'en est pas le titulaire. Une telle disposition soulève d'importantes interrogations quant à l'étendue des pouvoirs. En effet, elle revient à reconnaître ce pouvoir à tout agent contractuel, sans distinction, ce qui peut apparaître excessif au regard des garanties habituellement requises en matière de restriction des droits des usagers.

Les procès-verbaux

L'avant-projet de décret prévoit que les procès-verbaux puissent être notifiés par voie électronique. A cet égard, il convient de rappeler que, dans le cadre des sanctions administratives communales, une notification par lettre recommandée demeure obligatoire. Dès lors, on peut s'interroger sur les raisons pour lesquelles une telle faculté serait ouverte à l'OTW. Par ailleurs, ce mode de notification soulève également des préoccupations en lien avec la fracture numérique, tous les usagers ne disposant pas nécessairement d'un accès effectif aux outils numériques.

Recouvrement de l'amende

Il est prévu que le recouvrement puisse s'effectuer soit par voie amiable, soit par voie d'exécution forcée. Une telle formulation appelle toutefois des précisions quant aux procédures applicables. En l'état, elle confère à l'OTW un pouvoir particulièrement large, discrétionnaire et insuffisamment encadré, ce qui n'est pas sans soulever des enjeux en termes de sécurité juridique et de protection des droits des citoyens.

Constatation d'un « délit »

L'avant-projet prévoit une procédure particulière en cas de constatation d'un délit. À cet égard, il convient de rappeler que la notion de « délit » sera appelée à disparaître avec l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal.

Par ailleurs, il est prévu que le procureur du Roi dispose d'un délai de deux mois pour informer l'agent sanctionnateur de sa décision de prendre ou non le dossier en charge. Une telle disposition implique que les agents constatateurs seraient, en pratique, compétents pour constater des infractions de niveau pénal varié.

Il apparaît toutefois indispensable de déterminer de manière précise les infractions qui demeurent de nature pénale. En effet, il ne peut être admis que toute infraction pénale bascule automatiquement dans le champ administratif en l'absence de poursuites du ministère public.

À cet égard, une procédure rigoureusement encadrée est nécessaire, à l'instar de celle prévue pour les infractions mixtes dans le cadre des sanctions administratives communales. Cela suppose en

particulier l'établissement d'une liste limitative des infractions concernées, ainsi que la conclusion d'un protocole d'accord clair avec les autorités judiciaires.

Indexation

Enfin, il est prévu que le **montant maximum de l'amende soit indexé annuellement**. Une telle modalité ne correspond pas à la pratique observée dans la majorité des régimes de sanctions administratives existants, où les montants sont en principe fixés et modifiés par voie législative.

Au-delà de la question de principe, l'indexation automatique soulève également des **difficultés pratiques de mise en œuvre**. L'expérience montre que, dans d'autres matières relevant des compétences régionales, des mécanismes d'indexation ont pu générer des incertitudes, tant pour l'administration chargée de les appliquer que pour les citoyens concernés. Ces difficultés sont susceptibles de porter atteinte à la sécurité juridique et à la lisibilité du dispositif.

Il apparaîtrait dès lors préférable que toute modification des montants des sanctions intervienne au moyen d'un **texte de loi**, garantissant à la fois un contrôle démocratique suffisant et une meilleure prévisibilité pour l'ensemble des acteurs concernés.

Caméras

L'article 73 de l'avant-projet prévoit que l'OTW procède à l'installation de caméras de surveillance sur son réseau en vue des finalités suivantes :

- la protection des biens de l'entreprise ;
- la santé et la sécurité des travailleurs ;
- la surveillance et le contrôle, c'est-à-dire prévenir, constater ou déceler des infractions contre les personnes ou les biens ou des incivilités au sens de l'article 135 NLC, contrôler le respect des règlements communaux ou maintenir l'ordre public.

Ce dernier point soulève de graves problèmes juridiques et de répartition des compétences, comme nous l'avons déjà souligné dans un précédent avis.

En effet, l'article 135 de la Nouvelle loi communale auquel il est fait référence est une norme fédérale. Cet article constitue la base légale du pouvoir des autorités communales en matière de maintien de l'ordre public. Cette compétence ne peut en aucun cas être exercée, ni directement, ni indirectement, par une autre autorité ou un organisme tel que l'OTW.

L'OTW ne dispose d'aucune compétence en matière de maintien de l'ordre public, ni de police administrative générale au sens de l'article 135 NLC. Seules les communes peuvent intervenir dans ce cadre. Dès lors, conférer à l'OTW une mission de prévention, de constatation ou de surveillance des incivilités au sens de l'article 135 NLC, ou du respect des règlements communaux, ou de maintenir l'ordre public constitue une atteinte manifeste à la **répartition des compétences entre niveaux de pouvoir**. Il conviendrait de revoir en profondeur la rédaction de cet article, afin de limiter clairement les finalités aux seules missions légales de l'OTW, sans empiètement sur le champ du maintien de l'ordre public visé par l'article 135 NLC, qui lui, reste de compétence strictement communale dans son application concrète.

Il ne saurait en outre être question que les missions préconisées dans le cadre de cet article viennent alourdir la charge des missions communales en matière d'ordre public.

fwi/ssm/vbi/19.5.2026